Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 37 / 23. AUGUST 2023

MotoGP: Österreich-Grand-Prix

Nur Bagnaia feiert auf der KTM-Party

Unsichere NLS-Zukunft

Rechtsstreit um Renntermine

DRM Saarland-Pfalz-Rallye

Griebel gewinnt beim Heimspiel

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 37

DTM am Lausitzring

Bortolotti übernimmt die Gesamtführung

F1-Porträt: Beat Zehnder

Drei Sauber-Jahrzehnte mit Höhen und Tiefen

TCR World Tour in Uruguay

Lynk & Co heimst beide Siegerpokale ein

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Porträt über Sauber-Urgestein Beat Zehnder **S. 4**
Formel 1 Mercedes auf der Suche nach dem Anschluss **S. 6**
Formelsport Interview Gasly und aktuelle Hintergründe **S. 8**
Historie Vergessene Rennstrecken: Vallelunga bei Rom **S. 10**
Sportwagen Zwischenbilanz aus den Klassen der NLS **S. 12**
Sportwagen Neue Rennstrecke am ungarischen Plattensee **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**
Rallye Aktuelle News aus WM, Rallycross und Opel Cup **S. 18**
Rallye-EM Paddon sichert sich vorzeitig den Europa-Titel **S. 19**
Rallye DRM Saarland-Pfalz und Rallycross am Estering **S. 20**
DTM Aitken und Bortolotti mit Triumphen in der Lausitz **S. 22**
DTM Ergebnisse Lausitzring und weitere Hintergründe **S. 24**
Tourenwagen Cyan Racing feiert TCR-Party in Uruguay **S. 26**
Tourenwagen NASCAR: Watkins Glen und weitere Serien **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Perfektes Wochenende für WM-Leader Bagnaia **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Spielberg **S. 32**
Moto2-WM Vietti feiert seinen ersten Saisonerfolg **S. 34**
Moto3-WM Öncü im Fotofinish vor WM-Leader Holgado **S. 36**
Straßensport Alles zu den IDM-Rennen in Assen **S. 38**
Offroad Langbahn-WM und Speedway-GP-Challenge **S. 41**
Motocross-WM Febvre zurück auf der Siegerstraße **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

NLS

12 **Nürburgring Langstrecken-Serie: Blick in die kleineren Klassen**

KTM

36 **Motorrad-WM – Moto3-Klasse: Fotofinish entscheidet KTM-Duell**

DRM / DÖRRENBÄCHER

20 **DRM – Saarland-Pfalz-Rallye: Titelkampf spitzt sich weiter zu**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Der Zank um den Langstreckensport auf der Nürburgring-Nordschleife ist nicht nur kurios, sondern hausgemacht. Muss das in diesen Zeiten sein?

Das mit der Eifel ist so eine ganz spezielle Sache. Seit über 15 Jahren begleite ich die Langstreckenmeisterschaft auf der Nordschleife als Journalistin, etliche Jahre mehr bin ich als Sprössling einer Motorsport-Familie mit Wurzeln in der Eifel mit dieser Serie verbunden. Ich traue mich, sagen zu dürfen: Die VLN/NLS folgt wie die Nordschleife selbst ihren eigenen Gesetzen. Es mag romantisch klingen, aber ich kenne kaum eine Rennserie, in der psychologisches Gespür für die Teilnehmer so essenziell ist wie bei diesem Motorsport-Volk. Nur so floriert dieses wilde Potpourri aus modernen GT3-Rennern und Fan-Lieblingen wie dem Dacia.

Ein Lehrmeister in dieser Disziplin ist SRO-Boss Stéphane Ratel, der sogar bei Kleinigkeiten den Telefonhörer schwingt und seine Stimmungs-Antennen bei Teams und Herstellern ausfährt. Diesen Ansatz hatten auch Ex-VLN-VV-Chef Michel Pathe und der neue VLN Sport-Geschäftsführer Mike Jäger, nachdem sich die Teilnehmer 2022 unzufrieden zeigten. Des Pudels Kern: Sie fühlten sich und ihre Bedürfnisse nicht mehr gehört. Und die entscheiden bei kleineren Teams, dramatisch gesagt, über Leben und Tod. Die Hersteller kommen mit den GT3-Autos so oder so.

Will man weiterhin mehr als 100 Starter haben, sind die kleinen Teams das Zünglein an der Waage. Die sind aber maximal verunsichert. Zumal es für den Motorsport in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten ohnehin schwierig ist. Ausgerechnet jetzt, wo sich viele Teilnehmer positiv über die Veränderungen äußern, kam die Nürburgring Holding auf die Idee, der NLS keine Termine mehr für die Saison 2024 zur Verfügung zu stellen. Stattdessen soll der AvD mit Ex-VLN-Boss Ralph-Gerald Schlüter eine neue Serie namens „Nürburgring Endurance Series“ (NES) ausrichten. Während es bisher keine konkreten Inhalte und nur wenig Personalien gibt, heißt es sinngemäß: „Vertraut uns, ihr könnt mit euren Autos weiterhin fahren, es gibt weiterhin acht bis neun Rennen.“

Mir stellt sich die Frage: Was wird besser? Konkrete Antworten, die über „bessere Vermarktung“ etc. hinausgehen, fehlen mir – trotz mehrmaliger Nachfrage. Ehrlich: Ich lasse mich wirklich gerne überzeugen. Aber vielmehr müsste man die Teams dringend abholen. Sonst wird wieder von oben herab entschieden. Und hier liegt der Stolperstein. Man mag Formel 1 und DTM veranstaltet haben, da scheint eine Breitensportserie auf der Nordschleife ein Kinderspiel zu sein. Ich glaube, exakt das Gegenteil ist der Fall.

Kürzlich wurde das Thema Termine für die NLS vor dem Landgericht Mainz verhandelt (siehe Seite 16). Manche sehen Chancen für die bisherige NLS. Das Urteil steht aus. Sollte es beide Serien geben, wird sich die durchsetzen, die mehr überzeugt. Ich wünsche mir, dass die Teams diese Unsicherheit wie in einer Partnerschaft mit Höhen und Tiefen aushalten und der Nordschleife nicht den Rücken kehren.

Bianca Leppert
Redakteurin

42 **Motocross-WM in Arnheim: Laufsiege für Prado (#61) und Febvre (#3)**

WASNER

MSa-Paddock

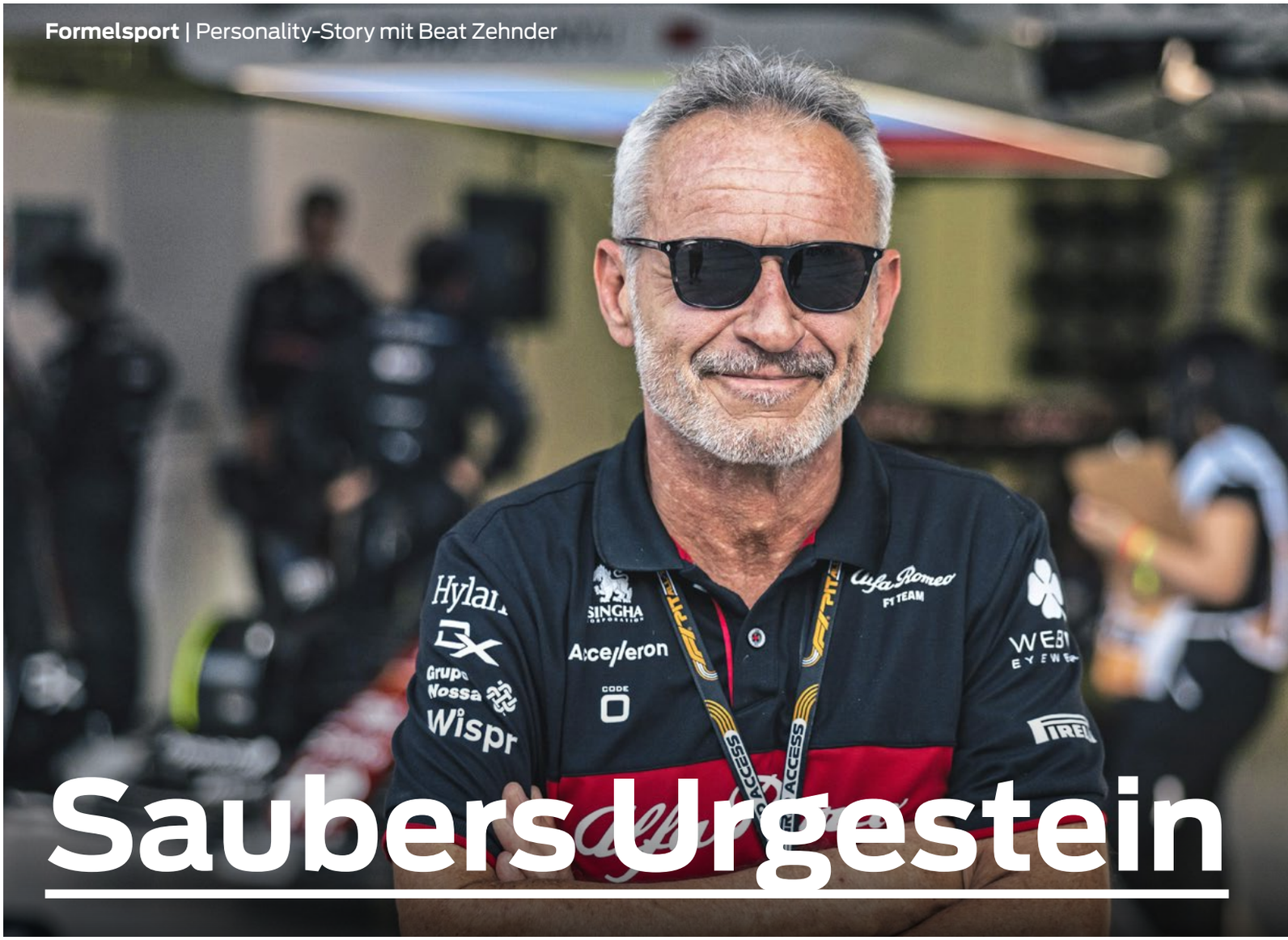
MIXED ZONE MIT AUSSICHT
Trotz seiner noch jungen Laufbahn hat MSa-Redakteur Philipp Körner bereits einige Mixed Zones für Interviews bevölkert. Die auf dem Lausitzring war bisher die beste: Autos und Podiumsparty inklusive!

DES EINEN LEID …
Sven Kopf bekam am Estering ein seltenes Geschenk überreicht. RX3-Europameister Damian Litwinowicz schenkte unserem Rallycross-Reporter seine verbeulte Tür. Kopf ist ein ernsthafter Sammler: Er hat schon fünf krumme Auto-Türen daheim.

IM SCHATTEN DES BULLEN
MSa-Reporter Imre Paulovits hat sich bei der MotoGP in Spielberg auch um die Strecke herum umgesehen. Die imposante Statue des springenden Bullen konnte dabei nicht ausbleiben.

IM SCHATTEN IN ARNHEIM
MSa-Cross-Spezialist Frank Quatember nutzte in Arnheim den Schatten des Team-Trucks des Yamaha Factory MXGP Teams, um die 2024er-Pläne von Teamchef Louis Vosters zu eruieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Saubers Urgestein

Seit 1993 startet der Sauber-Rennstall unter verschiedenen Flaggen in der Formel 1. Beat Zehnder war immer dabei. Zuerst als Mechaniker, später als Teammanager. Inzwischen hat der Züricher wie sein Team 559 Rennen auf dem Buckel. Da kommen einige Anekdoten zusammen.

Von: **Andreas Haupt**

Das Sauber-Team gehört mit 550 Mitarbeitern zu den kleinsten Rennställen in der Formel 1. Da braucht es Personal, das gleich mehrere Jobs ausfüllt. Von daher ist Beat Zehnder ein Glücksfall für die Mannschaft.

Er ist so universell einsetzbar wie ein Schweizer Taschenmesser. Zehnder zählt auf, was er als Teammanager und Sportdirektor in Personal-Union macht. „Ich trage die Gesamtverantwortung für die Logistik. Also für Flüge, Hotels, Mietfahrzeuge. Ich mache die Budgets für die See- und Luftfracht des Teams. Ich bin derjenige, der die Papiere unterzeichnet. Ich kümmere mich um die Garagen-Einrichtung an der Rennstrecke. Ich bin das Verbindungsstück zur FIA und regle alles, was Fragen zum Sportlichen Reglement angeht. Ich betreue unsere Nachwuchs-Akademie bei Sauber. Und seit 2020 bin ich auch der Covid-Delegierte der Firma."

Wer so viel auf einmal macht, der benötigt großes Organisationstalent. Mit seinem Erfahrungsschatz behält Zehnder für gewöhnlich in allen Situationen die Ruhe. „Mein Puls am Rennstart ist nicht mehr so hoch wie früher", erzählt der 57-Jährige mit einem Lächeln. „Ich habe meine Abläufe. Deshalb bin ich nicht mehr nervös. Ich habe meine Kontakte und im Prinzip alles gesehen. Ich kenne die Antworten auf die meisten Fragen."

Die Geschichte von Beat Zehnder in der Formel 1 ist mit der seines Arbeitgebers eng verwoben. Wie ein Musterschüler hat er keinen der 559 Grands Prix des Rennstalls verpasst. Der Züricher ist nach dem Abgang von Firmengründer Peter Sauber zu so etwas wie dem Gesicht des Teams geworden. Diese Fügung ist umso bemerkenswerter, als dass sich Zehnder in jungen Jahren überhaupt nicht um Motorsport scherte. „Ich war Leichtathlet, Fahrrad- und Skifahrer. Wer sonntags zwei Stunden lang zugeschaut hat, wie Autos im Kreis fahren, war für mich dämlich."

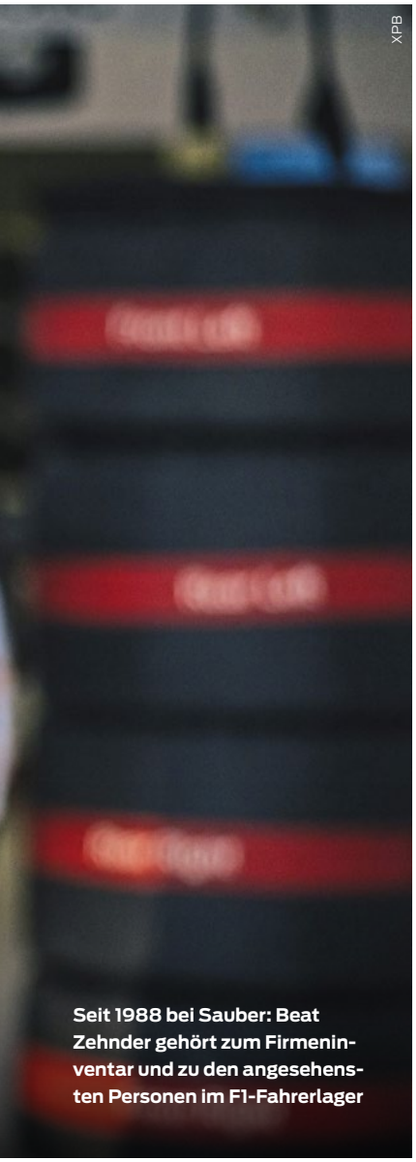
> „Das erste Gespräch mit Peter Sauber dauerte nicht lange. Ich war ihm zu jung, hatte keine Erfahrung und war auch nicht am Rennsport interessiert."
>
> Beat Zehnder

Das Schicksal musste schon Regie spielen, um Zehnder in den Motorsport zu treiben. Es passierte im Jahr 1987. „Ich habe damals bei Sulzer in Winterthur an Großdiesel-Motoren mit 110 000 PS gearbeitet. Ich wollte die Welt sehen. Immer, wenn Motoren an eine Reederei ausgeliefert wurden, durfte ein Ingenieur 18 Monate mitreisen. Irgendwann wurde allerdings die Produktion in Winterthur eingestellt. Ich wusste nicht genau, was ich mit meinem Leben anstellen soll. Per Zufall bin ich auf eine Zeitungsannonce gestoßen: ‚PP Sauber AG sucht Rennsport-Mechaniker.' Ich habe mich beworben, weil ich dachte, dass das ganz lustig sein könnte."

Erst im zweiten Anlauf

Beim ersten Gespräch fanden Sauber und Zehnder nicht zusammen. Im Gegenteil. „Es dauerte nicht lange. Peter war nicht begeistert. Ich war ihm mit 21 zu jung. Dazu hatte ich keine Rennsport-Erfahrung. Das Schlimmste für ihn war, dass ich mich nicht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



XPB

Seit 1988 bei Sauber: Beat Zehnder gehört zum Firmeninventar und zu den angesehensten Personen im F1-Fahrerlager

MOTORSPORT IMAGES

Beim Debüt sofort in die WM-Punkte: JJ Lehto sammelte im Sauber C12 in Südafrika 1993 zwei Zähler

WILHELM

Der einzige Sieg: Robert Kubica gewinnt in Kanada 2008 vor Nick Heidfeld. BMW steigt ein Jahr später aus

mal für Rennsport interessierte. In der Werkstatt standen diese wunderschönen Gruppe-C-Autos. Ich wusste nicht, was man mit denen macht."

Und doch hatte da ein junger Mann Blut geleckt. „Es ließ mir keine Ruhe. Drei Wochen später rief ich Peter wieder an. Er hat mich dann aus der Not heraus genommen, weil er dringend Mechaniker brauchte." Zehnder stieß 1988 als vierter Schrauber dazu. Insgesamt umfasste das Team damals acht Mitarbeiter. 1989 war Zehnder Teil des Le-Mans-Erfolgsteams, als zwei Sauber C9 einen Doppelsieg beim 24-Stunden-Rennen errungen.

In der Folge streckte Sauber die Fühler nach der Königsklasse aus. Zehnder besuchte bereits 1992 zehn Grands Prix, um den Formel-1-Einstieg vorzubereiten. „Ich war damals schon verantwortlich für die ganze Infrastruktur – also zum Beispiel, wie die Lkw eingerichtet werden müssen." Beim Debüt in Südafrika 1993 sammelte das kleine Team direkt die ersten zwei WM-Punkte. Zehnder kletterte dabei die nächsten Karrieresprossen. „Mitte 1993 wurde ich zum Chefmechaniker. Mitte 1994 dann Teammanager. Auch das komplett aus dem Blauen heraus. Ich stand von morgens um sieben bis abends um sieben in der Werkstatt. Danach bin ich ins Büro, um mich um die Logistik zu kümmern."

XPB

Zwei Freunde: Beat Zehnder mit Kumpel Kimi Räikkönen im Jahr 2009

In drei Jahrzehnten in der Königsklasse ging es auf und ab. Schauen wir zunächst auf die persönlichen Highlights. „Es ist schwierig, sie aus 30 Jahren herauszupicken. Sicher die Saison 2008 mit BMW und dort unser Doppelsieg in Montreal. Leider der einzige bis heute. Unsere elf Podestplätze. Auch die Saison 2001 ist in schöner Erinnerung, als wir als kleines Team Vierter in der WM wurden", erinnert sich Saubers Allzweckwaffe.

Nach vier Saisons als Werksmannschaft stieg BMW Ende 2009 aus und sorgte für einen der Tiefpunkte. Fünf Jahre später brachte die Einführung der teuren Hybridmotoren den Rennstall abermals in finanzielle Schieflage – und an den Abgrund. „2015 und 2016 war es besonders schlimm. Wir standen zwei, drei Mal kurz vor dem Schließen. Es war eine harte Zeit mit schlaflosen Nächten." Die Übernahme von Longbow Finance rettete Sauber.

Ob Hoch oder Tief: Der 57-Jährige blieb seinem Arbeitgeber treu. Er schlug Angebote aus, wie das von Red-Bull-Boss Dietrich Mateschitz 2005. „Ich habe Peter viel zu verdanken." Und Gründer wie Team ihm: Zehnder ist nicht nur flexibel, sondern auch zuverlässig wie eine Schweizer Uhr. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Zu lange falsche Dinge ges

Mercedes sucht immer noch den Weg zurück auf die Erfolgsstraße. Doch die Entwicklungsgeschichte des W14 zeigt, wie schwierig das ist. Und was Red Bull besser macht.

Von: **Michael Schmidt**

Die Trendwende bei Mercedes will einfach nicht gelingen. Der Rennstall, der zwischen 2014 und 2021 durchgehend Konstrukteurs-Weltmeister war, läuft seiner früheren Form hinterher. Seit die Formel 1 auf Groundeffect-Autos umgestellt hat, schaffte Mercedes bei 34 Starts nur einen Sieg. Und das auch nur, weil letztes Jahr in Brasilien die Strecke maßgeschneidert für das Auto war und Red Bull mit der Fahrzeugabstimmung einen Fehlgriff landete.

Die Entwicklungsgeschichte des Mercedes W14 ist ein ständiges Auf und Ab. Immer wieder glaubten die Ingenieure den Durchbruch geschafft zu haben und wurden dann doch wieder enttäuscht. Immer wieder verkehrten sich Stärken in Schwächen und umgekehrt. Immer wieder kam das Bouncing zurück, zuletzt beim GP Belgien in Spa. Das beschädigte das Vertrauen der Fahrer in ihr Auto, was noch einmal Rundenzeit kostet.

Nach Einschätzung von Technikchef James Allison fehlen Mercedes je nach Strecke und Bedingungen zwischen drei und sieben Zehntel auf Red Bull. „Das ist kein Rückstand, den du mit einem neuen Beam Wing aufholst. Grundlegende Änderungen am Chassis oder Getriebe sind aber während der Saison nicht möglich. Hauptsächlich, weil die Zeit fehlt und weniger wegen des Kostendeckels. Der verzögert nur die Entwicklungsarbeit. Du weißt, dass du im Saisonverlauf nur eine bestimmte Zahl an Flügeln, Böden oder Verkleidungsteilen an die Strecke bringen kannst. Das ist für alle gleich."

> Die Groundeffect-Autos werden nie perfekt sein. Die Ingenieure müssen akzeptieren, dass der beste Kompromiss gewinnt.

Die halbe Bodenfreiheit

Die Entstehung des W14 hat viel mit seinem Vorgänger zu tun. Und der war aufgrund falscher Annahmen mit einem Geburtsfehler behaftet. Die Aerodynamik funktionierte nur bei minimaler Bodenfreiheit. Früher standen die Autos an der Hinterachse zwischen 140 und 150 Millimeter hoch. Heute ist es die Hälfte. Das ist ein ganz anderes Spielfeld als in der Vergangenheit, weiß Allisons Kollege Mike

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Sorgenkind: Mercedes macht mit dem W14 zwei Schritte vor und einen zurück

Elliott: „Früher war es wegen des größeren Arbeitsfensters einfacher den Punkt zu finden, an dem die Aerodynamik am besten funktioniert. Heute ist das Fenster so klein, dass die Aerodynamik darin funktionieren muss.“

Für Allison war es keine Überraschung, dass so viele Teams bei der Konstruktion der 2022er-Autos daneben gelegen haben. „Die neuen Regeln waren ein massiver Eingriff. Ich vergleiche das mit einer Kompassnadel. Je nachdem, wo du dich hinbewegst, dreht sie sich. Alle wussten, dass die Fahrzeughöhe sinken wird, aber keiner hatte eine Ahnung, wohin die Kompassnadel genau ausschlägt. Ich würde mal behaupten, dass es auch Red Bull nicht genau wusste. Sie hatten aber den Vorteil, dass sie traditionell Autos gebaut haben, die in einem kleinen Fenster perfekt funktionierten. Bei uns war es dagegen so, dass unser Auto in einem großen Fenster bei viel Bodenfreiheit stark war. Wir konnten uns darauf konzentrieren, Abtrieb draufzupacken, und wenn es mal nicht genau passte, hat die Mechanik den Rest der Arbeit erledigt. Die Regeln spielten Red Bull in die Karten.“

Mercedes lag mit seinem ersten Versuch weit daneben. Deshalb dauert auch der Findungsprozess länger. Die Ingenieure stellten schnell fest, dass die Realität nicht der Datenwelt entsprach. Bei zu wenig Bodenfreiheit setzte ein Schaukelprozess ein, der das Auto nahezu unfahrbar machte. „Es dauerte bis zum GP Spanien letztes Jahr, bis wir die Mechanismen des Bouncings einigermaßen verstanden hatten“, gibt Allison zu. Danach versuchte Mercedes, das Auto dort zu optimieren, wo es aufgrund seiner DNA am besten funktionierte. Auf Strecken mit einem ebenen Belag. „Wir waren zu harten Federn gezwungen, um das Auto in seinem Wohlfühlbereich zu halten.“

Weil der Red Bull 2022 ein viel größeres Spektrum abdeckte, lag das Ziel für Mercedes auf der Hand. Vergrößerung des Arbeitsfensters, Abtrieb auch bei mehr Bodenfreiheit, weichere Federn. Das Reglement schien den Ingenieuren entgegenzukommen. Es verlangt in diesem Jahr, dass der Boden an den Kanten um 15 Millimeter angehoben wird. Mercedes ließ den Rest des W14 auf dem Stand von 2022 und optimierte die Aerodynamik für höhere Kanten. „Als wir die neuen Autos sahen, haben wir gemerkt, dass die meisten unserer Gegner ihre Autos hinten um diese 15 Millimeter abgesenkt hatten, um das wieder reinzuholen, was ihnen das Reglement wegnahm“, bedauert Allison.

Der Mercedes war jetzt zwar etwas komfortabler zu fahren, aber es fehlte Abtrieb. „Wir wurden für unsere zu große Vorsicht bestraft“, gibt der Technikchef zu. Die Upgrades, die in Monte Carlo, Silverstone und Spa dem Auto ein neues Aussehen gaben, sollen die Fehler nun korrigieren. Also Kommando zurück und Bodenabstand wieder runter.

Doch so einfach ist das mit diesen Autos nicht. Jede noch so kleine Änderung hat Einfluss auf die Balance. Es ist ein Kunststück den Anpressdruck vom Bremsen über den Scheitelpunkt bis zum Beschleunigen konstant zu halten, weil die Fahrdynamik den Abstand zwischen Straße und Boden ständig ändert. Und damit den Abtrieb, der zu einem viel größeren Maß als früher unter dem Auto generiert wird.

Hamilton klagt: „Deshalb ist es auch so schwierig, den Autos ihre Schwachstellen auszutreiben. Alles spielt sich im Bereich von Millimetern ab, und du kannst es nicht simulieren.“ Allison räumt ein: „Wir haben lange nach den falschen Dingen gesucht, glauben jetzt aber, auf der richtigen Spur zu sein.“ Man muss akzeptieren, dass diese Autos nie perfekt sein werden. Obwohl sie mehr Abtrieb haben als die 2021er-Autos, sind sie langsamer. Das liegt auch daran, dass sie schwerer zu fahren sind, weiß Allison: „Auch Red Bull hat diesen Jo-jo-Effekt, aber die Grund-Performance des Autos ist so gut, dass sie an einem schlechten Tag immer noch besser sind als wir an einem guten.“ ■

WILHELM

Hoffnungsträger: Technikchef Allison nach Auszeit zurück an der Front

WILHELM

Die großen Baustellen am W14: Unterboden, Seitenkästen

WILHELM

Bestes Mercedes-Resultat 2023: Hamilton und Russell auf Spanien-Podium

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Suche nach dem großen Schritt“

Pierre Gasly hat von seiner ersten Saison bei Alpine mehr erwartet. Im Interview spricht er über die Turbulenzen im Team und die Probleme mit dem Auto.

Von: **Michael Schmidt**

XPB

Wie wichtig war der dritte Platz im Sprint von Spa?
Sehr wichtig. Weil Spa nach dem Verlust des Grand Prix von Frankreich mein Ersatz-Heimrennen ist. Weil es auf der Strecke passierte, auf der mein Freund Anthoine Hubert gestorben ist. Und weil Alpine nach einer Serie von Ausfällen mal wieder ein gutes Ergebnis brauchte. Das war wichtiger als das Podium selbst. Für den Sprint gibt es ja auch nur einen kleinen Pokal.

Wie beurteilen Sie die erste Saisonhälfte insgesamt?
Wir haben uns alle mehr erwartet. Es war eine Mischung aus Pech, kleinen Fehlern und dem ein oder anderen Zehntel, das uns fehlt.

Und wie nehmen Sie die ganzen Personalrochaden wahr?
Es waren turbulente Wochen. Für mich ist es ein bisschen schwierig, das zu kommentieren. Es ist schon ein großer Schritt, sich in ein neues Team zu integrieren. Laurent [Rossi], Otmar [Szafnauer], Alan [Permane] und Pat [Fry], den ich noch in der Fabrik kennengelernt habe, haben sicher das Bestmögliche für das Team gegeben. Leider ist diese Saison nicht so verlaufen, wie sich das alle ausgerechnet hatten, und wir haben zu wenig Fortschritte gemacht. Ich kann denen, die uns jetzt verlassen, nur für das erste halbe Jahr danken und ihnen das Beste wünschen.

Ist der neue Frontflügel, der in Silverstone debütierte, eine Verbesserung?
Wir haben uns von dem Flügel mehr eine Änderung der Fahrcharakteristik als eine Verbesserung der Rundenzeit erhofft. Das soll als Konsequenz kommen.

Was bedeutet eine andere Charakteristik?
Für mich ist es wichtig, das Unter-

„Manchmal reden wir noch aneinander vorbei, was ich vom Auto will und was sie mir geben können.“

Pierre Gasly, Alpine

steuern am Scheitelpunkt in langsamen und mittelschnellen Kurven abzustellen. Dadurch ist das Auto in diesen Kurven etwas träge. Es fällt uns schwer, das Auto zum Einlenken zu bewegen, und das hat natürlich auch einen negativen Einfluss auf die Traktion. Alle suchen nach einer gleichbleibenden Balance von Kurveneingang bis Kurvenausgang. Das Heck soll kleben, ohne im Scheitelpunkt vorne den Grip zu verlieren.

Wie sieht das Ziel aus?
Wir müssen die zwei bis drei Zehntel finden, die uns von den Red-Bull-Verfolgern trennen. Es ist jedes Wochenende ein anderes Team, das diese Gruppe anführt.

Warum ist Alpine seit Monaco ins Hintertreffen geraten?
Wir sind uns nicht so sicher. In Montreal haben wir den Preis dafür bezahlt, dass wir zu viel Abtrieb gewählt haben. Wir waren stark in den Kurven, haben aber zu viel Zeit auf den Geraden verloren. Im Renntempo war ich jedes Mal der Beste außerhalb der Top-4-Teams. Bis uns McLaren dazwischengekommen ist. Die haben offensichtlich einen großen Schritt nach vorne gemacht. Seit Saisonbeginn sieben Zehntel. Da kommt dann für uns nicht mehr raus als ein achter oder neunter Platz. Wir müssen jetzt mit Upgrades nachlegen.

Nur mit Upgrades?
Wir müssen auch in der Ausführung an der Strecke besser werden und maximale Leistung abliefern. Jedes Mal bremst uns irgendeine andere kleine Sache. Ich sehne mich nach einem fehlerfreien Wochenende.

Wie schonend geht das Auto mit den Reifen um?
Die Reifenabnutzung war bis jetzt nicht wirklich ein großes Problem für uns. Im Vergleich zu Mercedes sind wir die ersten zwei Drittel des Stints auf gleicher Höhe. Dann ist der Mercedes vielleicht ein bisschen besser. Bei uns lassen dann die Hinterreifen etwas mehr nach. Das kann daran liegen, dass wir aggressiver fahren müssen, um ihr Tempo zu halten. Das geht dann auf die Reifen. Das Fenster, in dem die Reifen funktionieren, ist sehr eng. Der einzige Weg, da rauszukommen, ist mehr Abtrieb. Das schont auch die Reifen.

Pierre Gasly

Geburtstag: 7. Februar 1996
Geburtsort: Rouen (F)
Herkunftsland: Frankreich

Haben Sie sich schon zu hundert Prozent bei Ihrem neuen Team eingelebt?
Ich fühle mich immer noch in einer Art Lernprozess. Nicht immer, aber bei bestimmten Themen oder bei der Kommunikation. Ich wünschte, ich könnte sagen, dass wir schon bei 100 Prozent sind, aber so etwas braucht eben Zeit. Die Autos sind so komplex geworden. Daraus resultieren Fehler, wenn man nicht ganz angekommen ist, speziell, wenn sich die Bedingungen ändern. Da braucht es Klarheit in der Verständigung mit dem Team. Manchmal reden wir noch aneinander vorbei bei dem, was ich vom Auto will, und was sie in der Lage sind, mir zu geben. Dieser Alpine ist die Weiterentwicklung des Vorjahresautos, das Esteban und Fernando gefahren sind. Ich hatte keinerlei Input in dieses Auto. Einige Dinge, die ich mir wünsche, sind mit dem bestehenden Paket nicht möglich. Trotzdem hoffe ich, dass mir das Auto am Ende des Jahres besser liegen wird. Dann kann ich dem Team auch besseres Feedback geben und die Ingenieure sind wiederum in der Lage, das in Upgrades oder das neue Auto für 2024 zu übertragen.

Warum gibt es dieses Jahr so eine große Fluktuation im Feld?
Red Bull ist davon ausgenommen, weil sie einfach einen besseren Job gemacht haben als alle anderen. Sie haben ein besseres Auto, sie haben Zuverlässigkeit, machen keine Fehler, sie bewegen sich auf einem extrem hohen Niveau. Das muss man neidlos anerkennen. Es liegt an uns, in allen Bereichen den Rückstand aufzuholen. Das passiert bei Alpine. Ich komme alle zwei Wochen in die Fabrik und sehe, wie auf jeder Ebene versucht wird, sich zu verbessern. Der Budgetdeckel limitiert uns natürlich. Der Lohn kommt leider nicht über Nacht. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Massa droht mit Klage

Felipe Massa kämpft mithilfe seiner Anwälte um Schadensersatz für den verpassten WM-Titel in der Saison 2008.

Von: **Tobias Grüner**

Auch 15 Jahre nach dem Singapur GP 2008 zieht die Crash-Gate-Affäre noch ihre Wellen. Nelson Piquet jr. war damals absichtlich in die Mauer gefahren, um Teamkollege Fernando Alonso zum Sieg zu verhelfen. Hätte man das manipulierte Rennen aus der Wertung gestrichen, wäre Massa am Ende der Saison Weltmeister geworden.

So lautet zumindest die Argumentation der Anwälte des 42-Jährigen, die am 15. August einen Brief an F1-Boss Stefano Domenicali und FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem geschickt haben. In diesem ist von einer angeblichen Verschwörung die Rede, die Massa den Titel kostete. Durch ausgefallene Bonuszahlungen sei ein finanzieller Schaden in zweistelliger Millionenhöhe entstanden. Sollten die Formel 1 und die FIA nicht innerhalb von 14 Tagen eine zufriedenstellende Reaktion zeigen, droht die Angelegenheit vor Gericht zu gehen. Grundlage für den Streit sind angebliche Aussagen von Bernie Ecclestone. Der damalige F1-Boss soll in einem Interview im März zugegeben haben, schon 2008 von dem fingierten Unfall gewusst, aber nicht reagiert zu haben. ■

WILHELM

Felipe Massa sieht sich als Opfer einer Verschwörung in der Saison 2008

Formel 1

Vettel gibt weiter Gas

Sebastian Vettel gewöhnt sich so langsam an das Leben als F1-Rentner. Ganz loslassen kann der Heppenheimer aber nicht.

Von: **Tobias Grüner**

Um Sebastian Vettel ist es etwas ruhiger geworden. Die öffentlichen Auftritte sind nach dem Rücktritt selten. Ganz auf Action will der 36-Jährige aber auch nicht verzichten. Beim Goodwood Festival of Speed im Juli ließ er es im Williams FW14B und McLaren MP4/8 noch einmal richtig krachen. Im September ist er bei der Red Bull F1 Show auf der Nordschleife dabei.

Auch das F1-Geschehen verfolgt Vettel mit Interesse, wie er dem Red-Bull-Hausmagazin „Red Bulletin" verriet: „Das erste Rennen war ein wenig komisch, aber mittlerweile schaue ich das echt gerne. Ich kenne den Sport in- und auswendig, ich liebe ihn nach wie vor. Vielleicht sehe ich gewisse Dinge anders, aber es gibt kein Gefühl von Traurigkeit, wenn ich die Ex-Kollegen beobachte."

Obwohl er seinen Frieden mit der Entscheidung gemacht hat, gibt Vettel zu, dass er die Formel 1 auch ein wenig vermisst: „Ich mache gerne Sport. Aber es gibt nichts, das mich ans Limit bringt wie die Formel 1. Das ist es, was mir am meisten fehlt. Hier muss ich mich selbst bremsen. Ich wollte wissen, was passiert, wenn ich nicht im Wettkampfmodus bin." Nach der aktiven Karriere, gehe es darum, den Kitzel und die Anspannung in den nächsten Abschnitt mitzunehmen. „Ich sage nicht, dass es einfach ist oder dass ich es schon geschafft hätte. Ich bin auf der Suche, und dieser Prozess selbst ist ja auch schon spannend." Das primäre Ziel sei es, endlich mehr Zeit für seine Familie zu haben. „Die Dynamik zu Hause ist anders, weil ich präsent bin. Das ist für mich neu und auch für den Rest der Familie." ■

XPB

Mit F1-Showruns wie in Goodwood lindert Vettel den Trennungsschmerz

NACHRICHTEN

STREIT MIT TAXI-FAHRERN
Verärgerte Taxi-Fahrer drohen das Formel-1-Wochenende von Zandvoort mit Protesten und Blockaden zu behindern. Hintergrund ist ein Brief der lokalen Behörden, in dem angekündigt wurde, dass die Taxi-Fahrer dieses Jahr keine Durchfahrtsgenehmigung für den Sperrbereich in Zandvoort und der Nachbargemeinde Haarlem bekommen.

FLUGTAG IN MOTEGI
Beim Super-Formula-Rennen in Motegi kam es kurz nach dem Start zu einem heftigen Crash. Yuhi Sekiguchi und Tadasuke Makino konnten dem Auto von Liam Lawson nicht mehr ausweichen, der sich in Kurve 2 gedreht hatte. Beide wurden in die Luft geschleudert und überschlugen sich, überstanden den Aufprall aber zum Glück unverletzt. Lawsons Teamkollege Tomoki Nojiri gewann den vorletzten Saisonlauf und liegt vor dem Finale in Suzuka mit 84 Zählern nur knapp hinter Lawson (86) und Ritomo Miyata (94).

MCLAREN VS. PALOU
McLaren hat in England Klage gegen IndyCar-Pilot Alex Palou eingereicht. Laut Teamboss Zak Brown habe man in Erwartung eines Wechsels des Spaniers 2024 bereits eine erste Zahlung geleistet und eine siebenstellige Summe in F1-Testfahrten investiert. Nun wolle Palou seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen.

COLLINS BEI TRIPS
Die Ausstellung zu Graf Berghe von Trips, die seit 2018 im Ringwerk zu sehen ist, wurde um Exponate seines Rennfahrerfreundes Peter Collins erweitert. Collins war 1958 auf dem Nürburgring tödlich verunglückt.

F1-ZEITPLAN ZANDVOORT
Training 1: Fr. 12.30 Uhr
Training 2: Fr. 16.00 Uhr
Training 3: Sa. 11.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 15.00 Uhr
Rennen: So. 15.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MSA

Vallelunga

Wagenrennen in Rom

Die große Zeit von Vallelunga fiel mit den goldenen Jahren der Formel 2 zusammen. Von 1967 bis 1991 hatte die Rennstrecke bei Rom einen Stammplatz im Kalender der Formel 2.

Von: **Michael Schmidt**

Rennstrecken werden normalerweise über die Formel 1 berühmt. Oder ausgewählte Langstreckenrennen. Ein paar haben es aber auch über die Formel 2 in das Bewusstsein der Fans geschafft. Zuallererst natürlich der Stadtkurs von Pau, aber auch Thruxton, Enna und Vallelunga. 23-mal gastierte die zweite Kategorie auf der Strecke nahe Rom. Kein einziger Fahrer gewann zweimal auf dem Kurs, der heute ein bisschen anders aussieht als in den goldenen Jahren von Formel 2 und 3000.

Es ist eine weite Reise bis zum Autodromo Piero Taruffi, wie der Kurs heute offiziell heißt. Wer in Rom landet, ist noch nicht angekommen. Von der Ewigen Stadt bis nach Vallelunga geht es noch einmal 40 Kilometer nördlich in eine Hügellandschaft mit vielen Seen und Weinbergen. Erwarten Sie kein altes Museumsstück, bei dem der Asphalt von der Natur aufgefressen wurde und der Beton der Boxenanlage bröckelt. Vallelunga liegt ein bisschen versteckt, ist aber heute eine topmoderne Rennstrecke, auf der man von der Infrastruktur her auch einen Grand Prix abhalten könnte.

Lehrgänge und Trackdays

Doch die Zeit der großen Rennen in Rom ist vorbei. Heute verdient der Streckenbetreiber sein Geld mit Fahrerlehrgängen und Trackdays für reiche Menschen mit dicken Autos. Dazu gibt es noch ein GT-Rennen über sechs Stunden Dauer. Die Anlage ist abgesichert wie Fort Knox. Rund um das Gelände verwehrt eine drei

MSA

Neuer Name: Seit 2006 heißt die Strecke Autodromo Piero Taruffi

MOTORSPORT IMAGES

Barilla führt das Feld beim F3000-Lauf 1987 vor Apicella in das Infield

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Meter hohe Mauer den Blick auf die Aktivitäten im Inneren.

Angefangen hat alles 1951 mit einer Sandbahn, auf der auch Pferderennen ausgetragen wurden. 1957 entstand daraus eine 1,7 Kilometer lange Rennstrecke, die mit ihren sieben Kurven an ein isoliertes Motodrom erinnert. An die verschlungene Kurvenfolge wurde 1963 ein schnellerer Abschnitt um einen Tafelberg herum modelliert, der den Kurs auf eine Länge von 3,2 Kilometern brachte. Um eine Vollgaspassage von über einem Kilometer Länge einzubauen, waren größere Erdarbeiten nötig. Ein ganzer Hügel musste abgetragen werden. Diesem Layout blieb Vallelunga im Großen und Ganzen bis 2004 treu. Es hatte mit der Mutkurve Curva Grande durchaus seine Tücken.

Die neue Strecke mit ihren 13 Kurven wurde 1963 mit einem nicht zur WM zählenden Formel-1-Rennen eingeweiht. Bob Anderson gewann in einem mäßig besetzten Feld auf einem Lola. 1967 verkaufte die Pesci-Familie die Strecke an den Automobilclub von Italien. Der bekam schon in der ersten offiziellen Formel-2-Saison 1967 den Zuschlag für einen EM-Lauf. Vallelunga gehörte bis auf wenige Ausnahmen bis 1991 zum Kalender der Formel 2 und dem Nachfolger Formel 3000. Im Jahr 1971 sogar mit zwei Rennen im Wochenabstand.

Kurz davor waren die Boxenanlage modernisiert, die Sicherheitseinrichtungen verbessert und eine Tribüne mit einer Kapazität von 10 000 Besuchern errichtet worden. Die erste Kurve wurde zur letzten. Der Veranstalter änderte die Fahrtrichtung, jetzt im statt gegen den Uhrzeigersinn. Zunächst fand der Gran Premio di Roma gegen Ende der Saison statt. Später verlegte man das Rennen an den Anfang des Jahres. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten stiegen im Verlauf der 24 Jahre von 147 auf 183 km/h. Für die Zuschauer waren die Rennen ein Fest. Von der Haupttribüne sah man nicht nur die Zielgerade und die Boxen ein, sondern auch das Infield, das von Anfang an das Herz der Strecke ausmachte. Es ist eine Schleife aus zwei Haarnadelkurven und einem schnellen S.

Neben der Formel 2 waren in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre auch Sportwagen im Rahmen eines 6h-Rennens in Vallelunga zu Gast. Für Motorradrennen kamen zwei provisorische Schikanen vor der Curva Grande und der Curva Trincea hinzu. Auch die Formel 1 verirrte sich zu Testfahrten hin und wieder in die Berge nach Campagnano di Roma.

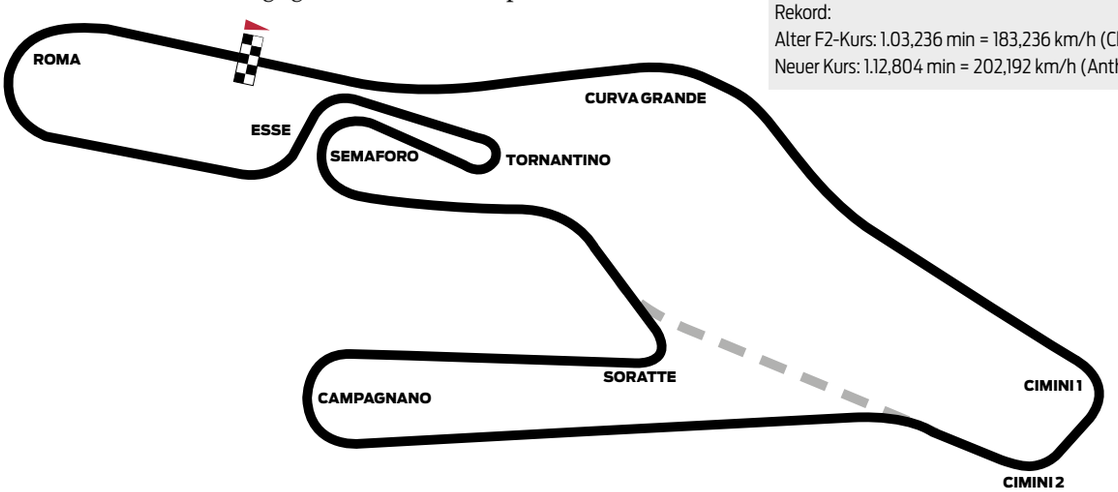
STRECKENDATEN

Lage:	40 km nordwestlich von Rom
Länge:	3,222 km (1963–2004), 4,085 km (ab 2005)
Breite:	11 m
Rechtskurven:	7
Linkskurven:	7
Schnellster Teil:	ca. 280 km/h
Langsamster Teil:	ca. 60 km/h

DIE SIEGER (FORMEL 2, AB 1985 FORMEL 3000)

1967	Jacky Ickx	Matra-Cosworth	143,618 km/h
1968	Ernesto Brambilla	Ferrari	149,527 km/h
1969	Johnny Servoz-Gavin	Matra-Cosworth	149,995 km/h
1971	Ronnie Peterson	March-Cosworth	157,439 km/h
1971	Mike Beuttler	March-Cosworth	157,430 km/h
1973	Jacques Coulon	March-BMW	159,831 km/h
1974	Patrick Depailler	March-BMW	163,415 km/h
1975	Vittorio Brambilla	March-BMW	157,089 km/h (Regen)
1976	Jean-Pierre Jabouille	Jabouille-Renault	160,993 km/h
1977	Bruno Giacomelli	March-BMW	163,286 km/h
1978	Derek Daly	Chevron-Hart	162,762 km/h
1979	Marc Surer	March-BMW	164,084 km/h
1980	Brian Henton	Toleman-Hart	165,481 km/h
1981	Eje Elgh	Maurer-BMW	165,298 km/h
1982	Corrado Fabi	March-BMW	165,871 km/h
1983	Beppe Gabbiani	March-BMW	167,551 km/h
1984	Mike Thackwell	Ralt-Honda	165,361 km/h (Regen)
1985	Emanuele Pirro	March-Cosworth	166,994 km/h
1986	Ivan Capelli	March-Cosworth	166,289 km/h
1987	Stefano Modena	March-Cosworth	168,216 km/h
1988	Gregor Foitek	Lola-Cosworth	164,961 km/h
1989	Fabrizio Giovanardi	March-Judd	169,146 km/h
1991	Alessandro Zanardi	Reynard-Mugen	175,517 km/h

Rekord:
Alter F2-Kurs: 1.03,236 min = 183,236 km/h (Christian Fittipaldi, Reynard 91d-Mugen, 1991)
Neuer Kurs: 1.12,804 min = 202,192 km/h (Anthony Davidson, Honda RA106, 2006)



MOTORSPORT IMAGES

Elgh siegte 1981 im Maurer-BMW vor Johansson

MOTORSPORT IMAGES

Start zum Formel-3000-Lauf 1986. Capelli gewinnt

Formel 1 hält Rekord

2004 legte der ACI erneut Hand an seiner Strecke an. Zwischen den Kurven Gimini 2 und Trincea wurde eine 863 Meter lange Schleife, bestehend aus einer langen Gerade und zwei Spitzkehren, eingezogen. Das verlängerte die Strecke auf aktuell 4,085 Kilometer. Und es gab Vallelunga die Lizenz, auch Testfahrten für moderne Formel-1-Autos stattfinden zu lassen. Im Rahmen eines solchen Tests stellte Anthony Davidson 2006 in einem Honda RA106 mit 1.12,804 Minuten den Rundenrekord auf. Im selben Jahr bekam das Autodrom seinen heutigen Namen. Vallelunga ehrte Piero Taruffi, Italiens großen Rennfahrer der 50er-Jahre. Der Mille-Miglia-Sieger von 1957 hatte an der ursprünglichen Gestaltung der Strecke mitgewirkt. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Basis-Arbeit

BR FOTO

Vor dem 24h-Rennen gehört die Bühne der GT3-Klasse, nach dem Saisonhöhepunkt stehen in der Nürburgring Langstrecken-Serie die Kleinen im Mittelpunkt. Wer in den stärksten Klassen zur Saisonhalbzeit führt und warum …

Von: **Bianca Leppert**

VT2 FWD

BR FOTO

VT2-R+4WD

BR FOTO

Die Abkürzung VT2 FWD klingt ein bisschen nach dem Roboter R2D2 aus „Star Wars“. Dabei steht sie einfach für 2,0-Liter-Turbos mit Frontantrieb. Ähnlich außerirdisch wie in „Star Wars“ ist die Leistung, die der Hyundai i30N Fastback als Führender in der Klasse bisher gezeigt hat: Fünf Pole-Positions und fünf schnellste Rennrunden in fünf Rennen – die gingen alle auf das Konto von Michael Bohrer, der sich das Auto mit Marcus Willhardt und Gerrit Holthaus teilt. Vor dem 24h-Rennen gab es noch Unterstützung vom vierten Mann Tobias Overbeck.

Auf den ersten Sieg musste man allerdings länger warten. Erst bei NLS4 platzte der Knoten. Schließlich ist die Klasse mit rund 15 Teilnehmern bestens besetzt. Dabei zankten sich meistens drei Kandidaten um den Klassensieg: Neben dem Hyundai, der von der Hyundai Driving Experience organisiert und von Ring Racing eingesetzt wird, mischen Mathilda Racing mit dem VW Scirocco R und Mertens Motorsport ebenfalls mit einem Hyundai i30N an der Spitze mit.

Vom ersten NLS-Sieg des Autos mit der Startnummer 485 bei NLS4 angespornt, folgte bei NLS5 direkt der zweite Erfolg. Der Schlüssel in diesem Hitzerennen: Reifenflüstern. Denn der Hyundai geht aufgrund seiner Leistung mit mehr Gewicht als die Konkurrenz an den Start.

Okay, VT2-R+4WD klingt nach einer noch komplizierteren mathematischen Gleichung. Meint aber die 2,0-Liter-Turbos mit Heck- oder Allradantrieb. Hier geben derzeit alte Bekannte den Ton an. Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen waren alle schon einmal Meister. Gleiches gilt für das Einsatzteam Adrenalin Motorsport. Da passt die Startnummer 1 wie die Faust aufs Auge. Schließlich führt man neben der VT2-R+4WD auch die Gesamtwertung an. In dieser Hinsicht ist die Messe aber noch nicht gelesen. Die härteste Konkurrenz kommt aus den eigenen Reihen von Adrenalin Motorsport mit einem BMW M240i. Was jedoch am Ende darauf hinauslaufen wird, dass sich das Erfolgsteam einmal mehr den Titel sichert.

Die Bilanz des Trios auf dem BMW 330i liest sich makellos: fünf Siege in fünf Rennen. Nur in Sachen Poles sind die Kollegen mit dem M240i bisher besser aufgestellt. Innerhalb der eigenen Klasse geht es extrem eng zu. Ein Vorsprung von nur zehn bis 15 Sekunden ist keine Seltenheit. Meistens sitzt Zils/Sandberg/Leisen das Auto von FK Performance ganz dicht im Nacken. Das ist ausgerechnet unter anderem mit Sindre Setsaas besetzt, der in der vergangenen Saison noch mit Zils und Sandberg den Titelgewinn feierte. Läuft es so weiter, hat die Konkurrenz aber keine Chance.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW M240I

BR FOTO

Der BMW M240i erfreut sich in der NLS im Gegensatz zum Nachfolger M2 CS immer noch größter Beliebtheit. Und so hat Adrenalin Motorsport mit Yannick Fübrich, Nils Steinberg und Sven Markert, die Platz 1 in der Klasse innehaben, zusätzlich noch ein heißes Eisen im Feuer in Sachen Gesamtwertung. Wie Zils/Sandberg/Leisen haben sie die irre Bilanz von fünf Siegen in fünf Rennen. Plus: fünf Pole-Positions. Klingt immer easy, allerdings gehört eben auch der Fakt dazu, dass sich weder die Fahrer Fehler erlauben noch das Team technische Risiken eingeht.

Fübrich gehört dabei mit 31 Jahren zu den routinierten Profis auf der Nordschleife. Er holte bereits im Jahr 2019 gemeinsam mit David Griessner den Meistertitel in der NLS – damals ebenfalls mit dem BMW M240i. Mit Steinberg, den Teamchef Matthias Unger schon im vergangenen Jahr betreut hat, und Markert, der bisher mit seinem Vater am Start war, kommen zwei talentierte Fahrer nach.

Die Konkurrenz in der Klasse hält sich dabei in Grenzen. Ab und zu versucht Schnitzelalm Racing den Favoriten mal in die Suppe zu spucken, doch das ist bisher nicht gut gelungen. In der Klassentabelle liegen Fübrich/Steinberg/Markert mit 33 Punkten Vorsprung vor Ruf/Froese von Smyrlis Racing.

CUP3

BR FOTO

Wie der große Bruder Porsche 911 GT3 Cup erfreut sich der Porsche 718 Cayman GT4 CS größter Beliebtheit und stellt eine der größten Klassen in der NLS. Die dominiert momentan Sorg Rennsport mit Fabio Grosse, Heiko Eichenberg und Patrik Grütter. Geht es um die Pole-Position, ist vor allem Grosse immer ein heißer Kandidat. Insgesamt stehen zwei davon zu Buche, dazu kommen zwei schnellste Rennrunden und drei Klassensiege. Ergibt in Summe die Gesamtführung in der Porsche Endurance Trophy.

In die Saison startete man erfolgreich mit einem Sieg. Bei NLS2 und NLS3 lief es aufgrund verschiedener Situationen im Verkehr etwas unglücklich, und es blieb jeweils nur der zweite Platz. Dafür setzte man bei NLS4 und NLS5 bewusst auf Taktikspielchen. Man legte sich sehr früh fest, wie viele Runden das Rennen haben würde, und stoppte zu einem anderen Zeitpunkt als die Mitstreiter. Bei NLS5 unterschritt man allerdings die Mindeststandzeit um 0,1 Sekunden und musste eine Stop-and-go-Strafe hinnehmen. Da half lediglich der Zufall, dass Moritz Oberheim im W&S-Porsche leicht die Planke touchierte und Eichenberg so den Sieg einfahren konnte. Der Bonus in Sachen Streichresultate: Anders als Smyrlis und W&S hat Sorg noch keinen Nuller.

SP10

BR FOTO

In der Klassensieger-Wertung der SP10 (GT4) führen offiziell nur Nick Wüstenhagen und Thorsten Wolter. Doch hinterm Steuer des BMW M4 GT4 von FK Performance nahmen in dieser Saison auch schon Michael Schrey, Nick Hancke oder Christian Konnerth Platz. So vielfältig die Fahrerbesetzung in dem Auto mit der Startnummer 187 ist, so eine Überraschungskiste war das Projekt an sich.

Denn für den BMW M4 GT4 auf der Nordschleife gab es kaum Erfahrungswerte, schließlich debütierte der neue Renner in dieser Version erst 2023. Doch bisher ist man mehr als happy mit der Entscheidung. Es gab weder in der NLS noch beim 24h-Rennen einen technischen Defekt. Insgesamt stehen drei Klassensiege zu Buche: bei den ersten beiden NLS-Läufen als auch zuletzt bei NLS5. Die beiden anderen Siege gingen an das Team KCMG mit dem Toyota Supra GT4, die für FK Performance der stärkste Gegner sind. Einen Nuller musste man lediglich bei NLS4 verschmerzen, weil Routinier Wolters unverschuldet in eine Kollision mit einem Cup-Porsche verwickelt wurde.

Einziger Wermutstropfen: Vor dem 24h-Rennen hatte die SP10 bei NLS2 noch elf Starter, beim letzten Lauf waren es nur noch vier. Sollte alles so weiterlaufen, dürfte FK Performance am Ende der Saison die SP10 gewinnen.

CUP 2

BR FOTO

Hört man die Geschichte von Benny Leuchter und Nico Otto von Max Kruse Racing, klingt es, als hätten sich zwei gesucht und gefunden. Ursprünglich wollte man zu dritt angreifen, doch weil sich niemand Passendes fand, treten die beiden nun zu zweit an. Und das mit reichlich Erfolg.

In der Cup2-Klasse, die nur aus Porsche 911 GT3 Cup besteht, geht es mit rund 13 Startern mehr als knapp zu. Doch genau diesen Wettbewerb und diese Herausforderung hat das Team, das bisher in der TCR-Klasse zu Hause war, gesucht. Dazu bekommt es das Know-how von Jörg Otto, Vater von Nico, der selbst jahrelang auf der Nordschleife unterwegs war. Die Highlights: Man stand bei jedem der fünf Rennen auf dem Podest. Auf den ersten Sieg musste man zwar bis zum 6h-Rennen zu NLS5 warten. Der schmeckte dafür umso besser, denn man sicherte sich obendrein noch den fünften Platz im Gesamtklassement.

Aufgrund der Konstanz wurde man zur Sommerpause mit der Tabellenführung in der Klasse belohnt – auch wenn der Saisonstart aufgrund kleinerer Strategiefehler nicht optimal lief. Allerdings schläft auch hier die Konkurrenz nicht. In der Cup-Klasse tummeln sich bekannte Nordschleifen-Teams wie Black Falcon, Mathol Racing, KKrämer oder W&S Motorsport. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BALATON PARK CIRCUIT

Streckenflug

Der Plattensee in Ungarn ist eine boomende Tourismusregion, die neuerdings auch noch über eine F1-taugliche Rennstrecke verfügt: Vorhang auf für den Balaton Park Circuit.

Von: **Marcus Schurig**

Kleine Fangfrage zum Einstieg: Wann wurde in Europa die letzte Formel-1-taugliche Rennstrecke eingeweiht? Schon vergessen, oder? Antwort: der Autódromo Internacional do Algarve in Portimão, Portugal, im Oktober 2008. Der große Traum von der Formel 1 hat sich für Portimão übrigens 2020 und 2021 tatsächlich erfüllt – aber nur als Notnagel in Pandemiezeiten.

Ob es da dem Balaton Park Circuit besser ergehen wird? 15 Jahre nach Portimão hat Europa erstmals wieder eine neue Rennstrecke, auf der theoretisch auch die Formel 1 fahren könnte. Warum nicht praktisch? Die Weltmotorsportbehörde FIA klassifiziert Rennstrecken nach einem Grading-System. Die F1-Wagen dürfen ebenso wie die Hypercars der Sportwagen-WM nur auf Rennstrecken mit Grade-1-Homologation antreten.

Nach diesen Kriterien wurde die Strecke designt und gebaut, aber homologiert wurde sie vorläufig nur nach Grade 2, was vereinfacht gesagt alle Rennklassen und -serien unterhalb der F1 und der Hypercars abdeckt. Gleichzeitig spart die niederstufigere Homologation erheblich Kosten: Die F1-Abnahme ist extrem aufwendig, aber die Chancen, dass die Formel 1 innerhalb Ungarns von Budapest an den Plattensee wechselt, liegen nahe null. Erstens hat der Hungaroring in Mogyoród noch einen gültigen Vertrag bis Ende der Saison 2027, zweitens verhandelt man gerade über eine Verlängerung bis 2032.

Die F1-Homologation für die neue Strecke konnte man sich also für die Eröffnung im Mai 2023 sparen, und genau das haben die Damen und Herren rund um den Hauptinvestor Chanoch Nissany auch getan. Aber immerhin: Grade 2 ist verbrieft.

Mann hinter der Strecke

Nissany – klingelt da was? Der motorsportbegeisterte Israeli, der seit über zwei Jahrzehnten in Ungarn ansässig ist, hatte anno 2005 im strammen Alter von 42 Jahren mal ein Freitagstraining beim GP in Budapest in einem Minardi-F1 bestritten und sich damit einen Lebenstraum erfüllt. Sein Sohn Roy war übrigens auch mal F1-Testfahrer bei Williams Racing.

Nissany ist ein äußerst erfolgreicher Geschäftsmann, der nur äußerst ungern im Rampenlicht der Öffentlichkeit steht. Aber er hat ein gutes Näschen für gute Gelegenheiten. Als sich vor einigen Jahren die Möglichkeit des Landerwerbs unweit des Ostufers des Plattensees (Balaton) ergab, griff Nissany zu. Seiner Motorsport-Leidenschaft folgend ruht das Investment am Plattensee auf zwei Säulen: erstens auf der neuen Rennstrecke Balaton Park Circuit, zweitens auf dem Bau zahlreicher Luxushotels rund um den See.

> „Wir planen einen guten Mix aus hochkarätigen Rennserien, Trackdays sowie Ausstellungen und Events."
>
> Gianpaolo Matteucci, Vorstand Balaton Park Circuit

Dazu muss man wissen, dass der Tourismus am Plattensee gerade seine phasenweise angeruchte Ballermann-Tradition abstreift – die neue Zielperspektive der Region besteht darin, dem Gardasee oder dem Genfer See Konkurrenz zu machen. Die Investoren, die Nissany um sein Großprojekt geschart hat, versprechen sich langfristig wohl zu Recht eine hohe Rendite.

Gut 200 Millionen Euro haben sie alleine in den nötigen Landerwerb, das Design und den Bau der neuen Rennstrecke investiert. Am 16. Mai wurde die Strecke offiziell eingeweiht, einen echten Rennkalender für 2024 gibt es noch nicht.

Gianpaolo Matteucci, der Ex-Manager von Ex-F1-Star Giancarlo Fisichella, sitzt im Vorstand der Rennstrecke und erklärt die Positionierung: „Natürlich beabsichtigen wir einen Mix aus unterschiedlichen Veranstaltungen. Auf der einen Seite wollen wir hochkarätige Rennserien an die Strecke locken, denn die Infrastruktur ist mit tollen Hotels rund um den Plattensee ausgezeichnet, die Strecke ist hochmodern und erfüllt alle Sicherheitskriterien. Zweitens haben wir auch die solvente Trackday-Kundschaft im Visier. Die Strecke liegt mitten im Herzen von Europa und ist für mitteleuropäische Trackday-Veranstalter einfach und schnell zu erreichen. Und drittens planen wir natürlich weitere Groß-Events auf dem Gelände der Rennstrecke, da reicht das Spektrum von Ausstellungen bis hin zu Musikveranstaltungen und Konzerten."

Ob die Rechnung aufgehen wird, muss sich natürlich erst noch erweisen. Die Rennstrecke selbst ist technisch anspruchsvoll – was oft als Charakterisierung für viel Klein-Klein herhalten muss. Die 4,115 Kilometer lange Piste verfügt über 16 Kurven, der Start-Ziel-Bereich und die entsprechende Gegengerade sind als mittellange Geraden einzusortieren. Dazu erwarten die Piloten zwei längere Geraden (von Turn

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BALATON PARK CIRCUIT

5 bis 8 sowie von Turn 10 bis 12, siehe Streckengrafik rechts), die jeweils auch lang gezogene Kurven beinhalten.

Neben zwei engen haarnadelähnlichen Kurven gibt es noch zwei langsame Schikanen. Insgesamt ist das Layout also wirklich sehr technisch und damit anspruchsvoll ausgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten werden je nach Rennklasse und -serie sicher nicht schwindelerregend hoch ausfallen. Überholen dürfte knifflig werden, denn die Geraden sind nicht lang genug, um echte Windschattenduelle zu provozieren.

Balaton-Layout: Engflüssig

Giancarlo Fisichella, der als Berater für den Balaton Park Circuit arbeitet, sagt über die Charakteristik der Strecke: „Die Strecke hat viel zu bieten: schnelle Highspeed-Passagen, herausfordernde Haarnadelkurven und zwei anspruchsvolle Schikanen. Insgesamt hat die Strecke einen schönen Flow und gibt dir ein großartiges Renngefühl."

Der Autor dieser Zeilen durfte selber einige Runden am Steuer eines Porsche 911 drehen – Porsche ist am Balaton Park Circuit mit seiner Driving Experience an Bord, ebenso wie andere Sportwagenhersteller –, und wir können die Einschätzungen bestätigen: Für Trackday-Piloten ist der Kurs sicher eine hübsche Herausforderung. Ob die Strecke in Balatonfökajár auch guten Sport in höherrangigen Rennserien ermöglichen kann, muss sich aber erst noch erweisen.

Eingedenk der Tatsache, dass der Investorengruppe auch das umgebende Land gehört, hätte eine längere Streckenführung in Betracht gezogen werden können, die dann – wie heute oft üblich – in verschiedene Streckenvarianten hätte aufgeteilt werden können. Das Land östlich der Rennstrecke wird stattdessen für den Bau eines Privatflughafens verwendet – was natürlich die Verkehrsanbindung der Piste verbessert, vor allem für die betuchte Klientel.

Platz für bis zu 120 000 Fans

Die Strecken-Infrastruktur ist zweifelsfrei State of the Art: Im Boxengebäude mit 48 Boxen sind zahlreiche Lounges und Veranstaltungsräume untergebracht, direkt daran angedockt ist der Rennleitungsturm. Gegenüber der Start-Ziel-Gerade befindet sich zurzeit die einzige feste Tribüne, die 10 000 Fans Platz bietet. „Bei größeren Events können wir die Zuschauerkapazität mit mobilen Tribünen aber auf bis zu 120 000 Plätze ausbauen", sagt Chanoch Nissany.

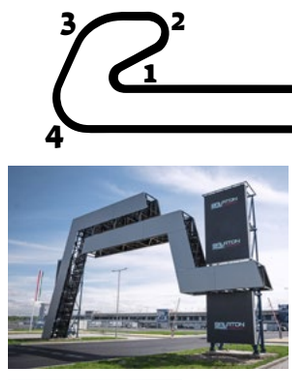
Dazu befindet sich gerade ein Viersternehotel in der Schlusssektion der Rennstrecke im Bau, das im Herbst eröffnet werden soll. Bis dahin will das Rennstrecken-Management erste Kunden angelockt haben – das ist eine der Aufgaben von Fisichella-Manager Matteucci, der über beste Verbindungen im globalen Motorsport verfügt. „Uns ist bewusst, dass wir nicht sofort Top-Rennserien anlocken können, wenngleich ich mir schon vorstellen könnte, dass zum Beispiel die MotoGP-Serie hier gastieren könnte", hofft der Italiener. „Im Automobilbereich wollen wir zuerst den sogenannten Mittelbau ködern, also professionelle GT- und Tourenwagen-Rennserien aus ganz Europa, dazu natürlich die Clubsport- und Trackday-Szene."

Bei der malerischen Umgebung und der exzellenten Infrastruktur rund um den Plattensee dürften diese Ziele durchaus realistisch sein. Matteucci ist aber auch klar, dass er irgendwann einen Big-Bang-Kunden benötigt, der für Schlagzeilen sorgt. „Ich denke, im Motorradbereich haben wir gute Chancen, schnell eine hochkarätige Rennserie an den Balaton zu holen."

Und wer weiß, vielleicht schlägt wie einst in Portimão ja später auch die Formel 1 mal am Plattensee auf. ■

STRECKEN-LAYOUT BALATON PARK CIRCUIT

Das Streckenlayout ist ein Mix aus flüssig und technisch anspruchsvoll: Vier Geraden unterschiedlicher Länge stehen zwei Haarnadelkurven und zwei Schikanen gegenüber. In Turn 1 wartet die erste Haarnadel, deren Ausgang in eine leicht zu machende Linkskurve mündet. Turn 3 ist nur eine Richtungsänderung, in der vierten Kurve muss man so viel Speed wie möglich auf die Gegengerade mitnehmen. Die Passage zwischen Kurve 5 und 8 geht im Trockenen voll, im Regen ist Fingerspitzengefühl gefragt. Danach folgt eine enge Schikane, gefolgt von einer 180-Grad-Spitzkehre. Der lange Sprint bis zur nächsten Schikane (Turn 12/13) ist im Nassen schwierig, weil die Gerade in eine lang gezogene Linkskurve mündet. Zum Abschluss wird es wieder technisch: Nach der zweiten Schikane geht es voll durch Turn 14, eine Links-rechts-Kombination beendet die Runde auf dem Balaton Park Circuit. Fazit? Ordentliche, geografisch flache Piste, aber ohne große Höhepunkte.



BALATON PARK CIRCUIT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zukunft der NLS: Gerichtsurteil wird erwartet

NLS-Zukunft vor Gericht

Im Rahmen des Streits um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nürburgring-Nordschleife trafen sich Vertreter der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG und Vertreter der VLN Sport GmbH am 10. August vor dem Landgericht Mainz. Der Grund: Die VLN Sport soll keine Termine mehr für die Saison 2024 bekommen.

Von: **Bianca Leppert**

Viele hatten befürchtet, dass sich ein möglicher Rechtsstreit zwischen Nürburgring und VLN um die Terminvergabe für die Saison 2024 für die NLS in ihrer jetzigen Form ewig hinziehen könnte. Doch im ersten Schritt ging nun alles ziemlich schnell. Am 10. August fand bereits eine Verhandlung vor der 12. Zivilkammer mit Schwerpunkt Kartellrecht am Landgericht Mainz statt. Dabei standen sich die Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG als Streckenvermieter und die VLN Sport GmbH gegenüber.

Zuvor hatte es eine Pressemitteilung der Nürburgring Holding GmbH gegeben, in der verkündet wurde, dass die VLN Sport GmbH und die VLN VV GmbH für 2024 keine Termine mehr von der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG angeboten bekämen. Damit sahen viele Insider keine Zukunft mehr für die bisherige NLS.

Das Urteil wird erst für Anfang September vor dem 12h-Rennen erwartet. Radio Fahrerlager meldet aber, dass die Chancen für die VLN Sport GmbH gut stehen könnten, die bisherige Anzahl der Termine auch für 2024 zu bekommen. Das wäre ein wichtiges Puzzleteil für den Fortbestand der Serie in ihrer bisherigen Konstellation. Sollte das tatsächlich so kommen, ist jedoch davon auszugehen, dass die Seite des Nürburgrings in Berufung gehen wird.

Indes ist auch noch zu hören, dass zwischen Vertretern der Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN), AvD-Geschäftsführer Lutz-Leif Linden und dem Geschäftsführer der neu gegründeten NES GmbH Ralph-Gerald Schlüter ein Gespräch stattgefunden hat. Wie genau das Konzept der neuen Serie namens Nürburgring Endurance Series (NES) aussehen soll und welche Personen die Hauptfiguren sein sollen, ist noch immer nicht bekannt. Das soll ebenfalls erst Anfang September kommuniziert werden. ■

BR FOTO

Das Gerangel um den Langstreckensport auf der Nordschleife geht weiter

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

JORDAN TAYLOR ZU WTR

Wayne Taylor Racing hat bestätigt, dass Jordan Taylor nach vier Jahren als Corvette-Fahrer in das familieneigene Team zurückkehren wird. Der Sohn von Teambesitzer Wayne Taylor, der zuletzt 2019 für WTR fuhr und 2020 und 2021 zwei GT-Fahrertitel gewann, wird in der nächsten Saison in einem der beiden Acura-Prototypen des Teams an der Seite von Louis Delétraz antreten. Ricky Taylor wird dem Team ebenso erhalten bleiben wie Felipe Albuquerque. „Louis ist seit über einem Jahr bei unseren Langstreckenrennen dabei und hat sich schnell zu einem festen Bestandteil unseres Teams entwickelt", sagte Wayne Taylor. Ich freue mich darauf, Jordan nach seiner großartigen Karriere bei Corvette wieder bei uns zu haben."

SIMS ERSETZT TAYLOR

Alexander Sims wurde als Vollzeit-Corvette-Fahrer für 2024 bestätigt und ersetzt damit den scheidenden Jordan Taylor. Der Brite wird zusammen mit Nicky Catsburg, Antonio Garcia und Tommy Milner im US-Team fahren, wobei das endgültige Lineup noch nicht bestätigt ist. Sims ist in dieser Saison für das Whelen Engineering Cadillac Team angetreten, wird aber in die GTD zurückkehren. „Es war fantastisch, das Cadillac GTP-Auto zu fahren, aber es ist großartig, nach zwei Jahren als dritter Fahrer wieder mit dem gesamten Team von Pratt Miller zusammenarbeiten zu können", sagte Sims. Sein Platz im Cadillac wird von Jack Aitken eingenommen, der die gesamte Saison an der Seite von Pipo Derani fahren wird. Bisher war er dritter Fahrer bei den Langstreckenrennen: „Ich würde auch sehr gerne weiter in der DTM bleiben. Bezüglich des nächsten Jahres muss ich mich mit Cadillac unterhalten und herausfinden, was die Erwartungen an mich sind. Ich glaube, sie sind glücklich, wenn ich so viel Rennerfahrung wie möglich sammle. Bislang wurde ich sehr bei diesem Projekt unterstützt."

BUTTON FÜR JDC MILLER

Jenson Button wird beim IMSA-Saisonfinale Petit Le Mans im Oktober für das JDC Miller Porsche Team starten. Der Formel-1-Weltmeister von 2009, der in diesem Jahr den Chevrolet Camaro NASCAR in Le Mans fuhr, wird beim 10-Stunden-Rennen

MOTORSPORT IMAGES

an der Seite von Tijmen van der Helm und Mike Rockenfeller im GTP an den Start gehen. Button sollte schon früher zum JDC-Team stoßen. „Das Team hatte gehofft, dass er schon in Watkins Glen mit Rocky und Tijmen fährt, aber das hat leider nicht geklappt, da der viel beschäftigte Jenson einige TV-Verpflichtungen hatte", sagte Church.

NLS: FT3-TANK VOM TISCH

Die viel diskutierte Einführung des FT3-Sicherheitstanks in den Produktionswagen-Klassen der NLS wird es laut einer DMSB-Info nicht geben. So kann in allen Produktionswagen-Klassen, in denen bislang kein Sicherheitstank vorgeschrieben ist, auch weiterhin der Serientank genutzt werden. Zumindest, solange keine Veränderungen am Serientank vorgenommen werden oder ein Zusatztank eingebaut wird. „Wir begrüßen das Einlenken des DMSB, ermöglicht es doch einer Vielzahl von Fahrzeugbesitzern, mit ihren angestammten Tourenwagen weiterhin an der NLS teilzunehmen, ohne Investitionen in ihr Fahrzeug stecken zu müssen", so Mario Hermani, Teil des Technik-Teams der NLS.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KUHN

Rallye-WM

An den Stellschrauben drehen

Es herrscht die Ruhe vor dem Sturm. Zur Rallye Griechenland soll nicht nur der WM-Kalender stehen, auf dem Tisch liegen auch das Technische Reglement, Formatänderungen und ein neues Punktesystem.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Sommer, Sonne, Urlaub. Zwischen FIA, WM-Promoter und Teams glühen die Drähte. Verständlich. Seit Monaten drängen die Hersteller darauf, dass die FIA verrät, wie das Technische Reglement kurz- und mittelfristig aussehen soll. Schließlich läuft der Vertrag zwischen dem Weltverband und Hybrid-Zulieferer Compact Dynamics Ende 2024 aus.

Vor 2026 wird man kaum einen anderen Zulieferer finden. Und die komplexe Hybridtechnik freizugeben, würde die Entwicklungskosten in die Höhe treiben. Ein Unding, hoffen die Hersteller doch, den Preis eines Rally1-Werkswagens durch strengere Vorgaben von geschätzt 1,4 Millionen Euro um 500 000 Euro nach unten zu drücken, zum Beispiel durch günstigere Karosserieteile.

Zudem drängen die Hersteller gemeinsam mit dem WM-Promoter auf die von der FIA proklamierte Stabilität und fordern eine Reglement-Basis ab spätestens 2027, mit der Sportchefs zu ihren Vorständen gehen können. Nur so könnte man die eigene Zukunft sichern und neue Hersteller vom Einstieg in die dem Serienprodukt am nächsten stehende und gänzlich ohne BOP (Balance of Performance) auskommende Weltmeisterschaft überzeugen.

Dem nicht genug, wollen der WM-Promoter und die Hersteller an das Format und das Punktesystem ran. „Wir müssen Geschichten erzählen“, so ein Konzept, nach dem ein Wochenende künftig in einen „Auftakt“-Freitag, einen „Ausdauer“-Samstag und „Schlussspurt“-Sonntag klarer gegliedert und am besten mit jeweils eigener Punktewertung mehr Wertigkeit erhalten sollen.

Denkansätze gibt es nach diversen Besprechungen reichlich. Fraglich nur, ob die zur Hälfte von der FIA und ihren Veranstaltern kontrollierte WM-Kommission auf die Anregungen der Hersteller eingeht. ■

Rallycross-WM

Eine Frage der Haftung

Die vollelektrischen RX1e-Boliden sollten diese Woche in die Seefrachtcontainer für die Überseerennen. Daraus wird aber nichts!

Sieben Wochen und drei WM-Wochenenden ohne die Topkategorie RX1e sind seit dem Brand in Lydden Hill vergangen. Doch sowohl die FIA, deren Lieferant der Einheitsbatterie Kreisel Electric als auch der WM-Promoter halten sich weiter bedeckt: Angefangen von der Brandursache, deren Analyse, künftigen Sicherheitsvorkehrungen, aber auch zu den bevorstehenden Überseeläufen.

Klar ist nur eines: Sollte es in den kommenden Tagen positive Antworten und Lösungen für die beiden WM-Läufe in Südafrika und Hongkong geben, müssen die Fahrzeuge per Luftfracht dorthin. Das wissen auch die Teams und halten noch ruhig. Denn noch größer als ihre Furcht vor dem vorzeitigen Saisonende, wäre für sie das frühe Aus der kostenintensiven Topkategorie. Am Ende steht die Frage, wer haftet für das Dilemma. ■ RK

ADAC Opel Electric Rally Cup I Saar-Pfalz

Schweden-Happen

Mit einem Sieg in der Heimat von Titelgegner Max Reiter übernimmt Carl Carlberg die Tabellenführung in der vollelektrischen Markenserie von Opel.

Den Beginn der zweiten Saisonhälfte im ADAC Opel Electric Rally Cup hat sich Titelfavorit Max Reiter sicherlich anders vorgestellt. Denn ausgerechnet bei der heimischen Saar-Pfalz-Rallye stahl im ein junger Schwede die Show. Auf dem Weg zu seinem zweiten Saisonsieg markierte der 23-jährige Carl Carlberg neun von zehn möglichen Bestzeiten und gewann mit 35,4 Sekunden Vorsprung vor dem gleichaltrigen Reiter und setzte sich an die Tabellenspitze. Hintern den beiden Dauerrivalen fuhr Joe Baur zum ersten Mal in seiner noch jungen Rallye-Karriere aufs Podium (+ 1,07 min).

Für den sechsten von acht Cup-Läufen reisen die Teams übernächste Woche nach Frankreich. Das Saisonfinale steigt im Oktober im Rahmen der zur WM zählenden Rallye Zentraleuropa. ■ RK

RED BULL

Auf der Kippe: Die Überseerennen zum Saisonabschluss der WRX wackeln

ADAC

Im Saarland im Corsa-e-Cup allen davongeflogen: Carl Carlberg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

So schreibt man Geschichte(n): Vor der Titelkrönung muss Paddon kräftig schrauben

REB BULL

Historisches geleistet

Zwei Routiniers stehen im Rampenlicht. Während Jan Kopecký zum zwölften Mal die Barum Rally Zlín gewinnt, krönt sich Hayden Paddon trotz eines Unfalls als erster Nichteuropäer zum Meister der ältesten und bedeutendsten FIA-Kontinentalmeisterschaft. Auch Opel-Junior Timo Schulz darf feiern: Der Saarländer war erstmals bester EM-Junior.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf den mitunter extrem schnellen und aufgrund ihrer schlechten Beschaffenheit besonders heiklen Asphaltpisten 300 Kilometer südlich der tschechischen Hauptstadt Prag beißt sich die kontinentale Elite gegen die einheimischen Experten alljährlich die Zähne aus.

Zu Beginn keimt kurz Hoffnung auf, dass hier nach Juho Hänninens Sieg im Jahr 2012 erstmals wieder ein Nichttscheche gewinnen könnte. Der Österreicher Simon Wagner markiert die erste, Ex-Europameister und Exil-Russe Alexey Lukyanuk mit ukrainischem Beifahrer im gelbblauen Fabia die zweite und der Ungar Miklós Csomós die dritte Bestzeit – und jeder übernimmt für einmal die Führung. Eine Prüfung später schlagen die Lokalhelden zurück. Erik Cais ist Schnellster und setzt sich an die Spitze, Jan Kopecký rückt in dessen Windschatten auf Rang 2 vor und dreht nach dem Service auf.

Der Abo-Sieger setzt sich mit drei Bestzeiten von seinen Verfolgern ab, dahinter zerbröseln die Hoffnungen. Lukyanuk hadert mit seinem unerfahrenen Beifahrer und gibt am Etappenende auf. Mads Östberg fällt wegen eines Antriebsschadens von Zwischenrang 4 weit zurück (WP 4) und stellt seinen Citroën vor dem Zieleinlauf ab.

Überlegene Tschechen

Passend zur tschechischen Dominanz gehen erstmals bei einem EM-Lauf die ersten zwölf Plätze an Skoda-Teams. Der kurz führende Cais verliert durch einen Reifenschaden in WP 6 wertvolle Zeit und wird hinter seinen Landsmännern Adam Brezík, Filip Mareš und Dominik Stríteský Siebter. Wagner schiebt sich mit der Bestzeit auf der finalen Powerstage noch an Brezík vorbei, er entert wie im Vorjahr das Siegerpodest (+ 48,2 s). Csomós wird nach fehlerfreier Fahrt hinter dem wieder einmal souverän agierenden Kopecký Zweiter (+ 14,3 s).

Noch emotionaler als dessen zwölfter Heimerfolg wird neben dem Podium gefeiert. Denn Hayden Paddon und Beifahrer John Kennard ist nach dem Auftaktsieg und fünf Podiumsplätzen trotz eines seltenen Fahrfehlers der vorzeitige Titelgewinn nicht mehr zu nehmen. Beim Bemühen, erneut aufs Podium zu stürmen, hat sich der Neuseeländer in einer ultraschnellen Linkskurve der zehnten Prüfung an einem Baum ein Hinterrad seines Hyundais abgestreift und ist nach Notreparatur im Gelände zur offiziellen Ehrung gehumpelt. Titelwidersacher Martins Sesks hätte gewinnen müssen, wird aber nur Zwölfter, sodass nach genau 70 Jahren der Europameister erstmals von einem anderen Kontinent kommt.

Tabellenführer muss passen

Bei den EM-Junioren glänzt Opel-Junior Timo Schulz: Ab der zweiten Prüfung setzt sich der 24-jährige Saarländer mit einem Bestzeiten-Feuerwerk von sage und schreibe 28 Klassenkontrahenten ab und feiert mit über einer Minute Vorsprung vor seinem österreichischen Markenkollegen Fabian Zeiringer seinen ersten Sieg in der Junioren-EM. Da Tabellenführer Ole Nore mangels Budget fehlt, ziehen in der Junioren-Wertung Norbert Maior mit Platz 4 und der Drittplatzierte Roberto Dapra (beide Peugeot) vor dem Finale in Ungarn am Norweger vorbei. ■

NICO MEYER

Titel trotz Ausfall: Paddon/Kennard

NICO MEYER

Nicht zu stoppen: Sieger Kopecký

BARUM RALLYE ZLÍN (18.–20. 8. 2023)

Siebter von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 200,43 km

1.	Kopecký/Hloušek (CZ/CZ), Skoda Fabia RS Rally2	in 1:53.18,5 h
2.	Csomós/Bán (HU/HU), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 14,3 s
3.	Wagner/Winter (A/A), Skoda Fabia RS Rally2	+ 48,2 s
4.	Brezík/Krajca (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 51,1 s
5.	Mareš/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 51,9 s
6.	Stríteský/Hovorka (CZ/CZ), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.00,4 min
7.	Cais/Bacigál (CZ/CZ), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.11,1 min
8.	Llarena/Fernández (E/E), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.33,6 min
9.	Franceschi/Malfoy (F/F), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.48,7 min
10.	Tempestini/Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 3.03,9 min

Bestzeiten: Kopecký 5, Cais 3, Wagner 2, Lukyanuk, Csomos & Brezík je 1.

NICO MEYER

ErsterJunioren-EM-Sieg: Schulz

EM-STAND NACH LAUF 7

1. Hayden Paddon (NZ)	163 Punkte
2. Martiņs Sesks (LT)	113
3. Mads Östberg (N)	82
4. Efrén Llarena (ES)	80
5. Mathieu Franceschi (F)	72
6. Yoann Bonato (F)	65
7. Simon Wagner (A)	64
8. Filip Mareš (CZ)	63

EM-Junioren (Rally4)

1. Norbert Maior (RO)	106 Punkte
2. Roberto Dapra (I)	102
3. Ola Nore (N)	94
4. Victor Hansen (S)	82

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im Saarland bleibt Marijan Griebel auch weiterhin eine Macht

DÖRRENBÄCHER

Hattrick vor der Haustür

Marijan Griebel gibt sich beim Heimspiel keine Blöße und macht mit seinem zweiten Saisonsieg enorm viel Boden im Titelkampf gut. Die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) bekommt nun ein Finale der Extraklasse serviert.

Von: **Michael Heimrich**

Von Beginn an machte Marijan Griebel (Skoda) ziemlich klar deutlich, dass es auch in diesem Jahr keinem anderen Fahrer gelingen würde, die Saarland-Pfalz-Rallye zu gewinnen. Mit drei Bestzeiten in Folge startete der 34-jährige Polizeihauptkommissar in sein Heimspiel – die Vorentscheidung war bereits am Freitagabend gefallen. Lediglich ein schleichender Plattfuß auf der vorletzten der insgesamt zehn Wertungsprüfungen trieben Griebel und Beifahrer Tobias Braun ein paar Schweißperlen auf die Stirn, aber auch das änderte nichts mehr am Ergebnis. Zum dritten Mal in Folge gewann der Hahnweiler die Rallye. „Wenn es ein rundum perfektes Wochenende gibt, dann war es dieses“, fasste Griebel zufrieden zusammen.

Mit erhöhtem Einsatz

Die Konkurrenten hatten sich angesichts dieser Heimstärke bereits im Vorfeld wenig Chancen ausgerechnet. Bei Julius Tannert (Skoda) sorgte zudem ein Bremsdefekt am Freitagabend für weiteren Zeitverlust, den der Sachse im weiteren Verlauf mit erhöhtem Einsatz aber wieder wettmachen konnte. Mit dem zweiten Platz erreichte er sein Wunschergebnis, profitierte dabei aber auch von einem Reifenschaden, den sich Philip Geipel (Skoda) einfing. Knapp sieben Kilometer vor dem Ziel ging seinem rechten Vorderrad die Luft aus, und der Vogtländer humpelte auf der Felge ins Ziel. Geipel wurde vom zweiten auf den vierten Platz zurückgereicht. „Sehr schade, aber das ist Motorsport“, zeigte sich der Titelverteidiger einigermaßen gefasst.

Auch Christian Riedemann (Hyundai) verhalf das Geipelsche Pech zum erhofften Sprung auf das Podium und zum Gewinn der möglicherweise entscheidenden Punkte, denn in der Gesamtwertung kann der Sulinger seine Führung mit 106 Zählern verteidigen. Knapp dahinter rücken Griebel, Geipel und Tannert noch dichter zusammen, und rein rechnerisch haben alle vier Fahrer Chancen auf den Titel. „Wer die Rallye Stemweder Berg gewinnt, ist Meister“, löst Riedemann die Gleichung umgehend auf und sieht einen kleinen Vorteil auf seiner Seite: „Es ist meine zweite Heimrallye.“

Prominenter Gast

Angesichts der Dramatik an der Spitze rückte der Rest etwas in den Hintergrund. Dabei sorgte auch der Auftritt von Jos Verstappen (Skoda) bereits im Vorfeld für die erhofften Schlagzeilen. Mit dem fünften Platz setzte der Ex-Formel-1-Pilot ein Ausrufezeichen und konnte auch Trophy-Sieger Dennis Rostek (Skoda) hinter sich halten.

In der DRM2-Wertung hatte es zunächst nach einem vorzeitigen Titelgewinn von Martin Christ (Opel) ausgesehen, bis er durch einen Fahrfehler von der Strecke flog und den Klassensieg seinem Markenkollegen Alexander Kattenbach überlassen musste. „So machen wir den Kampf um den Titel auch bei uns noch einmal spannend“, meinte Christ.

Entschieden ist die Meisterschaft dagegen in der DRM Classic: Andreas Dahms (Porsche) verteidigte im Saarland erfolgreich seinen Titel. ■

ADAC SAARLAND-PFALZ-RALLYE (18./19.08.2023)

4. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 10 Wertungsprüfungen über 131,44 km)

1.	Griebel / Braun	Skoda Fabia RS Rally2	1:14.12,5 h
2.	Tannert / Christian	Skoda Fabia RS Rally2	+19,6 s
3.	Riedemann / Lerch	Hyundai i20 N Rally2	+47,1 s
4.	Geipel / Becker	Skoda Fabia Rally2 evo	+1.01,5 min
5.	Verstappen / Jamoul	Skoda Fabia RS Rally2	+1.24,8 min
6.	Rostek / Zenz	Skoda Fabia Rally2 evo	+2.25,5 min
7.	Berlandy / Annemüller	Skoda Fabia R5	+2.46,2 min
8.	Satorius / Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+3.17,5 min
9.	Bliss / Simon	Skoda Fabia R5	+3.29,1 min
10.	Knacker / Puls	Hyundai i20 N Rally2	+3.32,0 min

Bestzeiten: Griebel 6, Tannert 4, Geipel 1 (Griebel und Tannert einmal zeitgleich)

DRM-STAND NACH LAUF 4

1.	Christian Riedemann	106 Punkte
2.	Marijan Griebel	99
3.	Philip Geipel	93
4.	Julius Tannert	90
5.	Denis Rostek	63
6.	Björn Satorius	52
7.	Georg Berlandy	46
8.	Oliver Bliss	31
9.	Nico Knacker	25
10.	Martin Christ	19

DÖRRENBÄCHER

Verstappen erkämpfte sich im Saarland den fünften Platz

DÖRRENBÄCHER

Martin Christ macht die DRM2 unfreiwillig spannend

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Peter Hedström schickt Anton Marklund ins Aus. Der Schwede ist trotzdem Meister

KOPF

Rallycross kommt nach Hause

Ein Europameisterschafts-Endlauf auf dem Estering in Buxtehude, das gab es schon länger nicht mehr. Auch wenn die Elite aus der Weltmeisterschaft fehlte, wurde es auf der zweitältesten Strecke der Welt doch ein packendes Rennwochenende.

Von: **Sven Kopf**

Auf dem Estering herrscht eine ganz besondere Atmosphäre. Wenn die Meute über die geschotterte Höhengerade rast, eine Handbreit entfernt vom Publikum, landen nicht selten Krümel im Bierbecher oder den Hosentaschen. Wenn die Fahrzeuge von der Startplatte in die erste Kurve preschen, stürmen sie auf die Ränge zu und driften dann auf dem Schotter in die erste scharfe Kurve. Oben stehen die Fans in greifbarer Nähe, die Arme auf die Absperrung gelehnt, und schauen dem Spektakel zu.

Näher als auf dem Estering können die Fans der Rennaction nicht kommen, besser hätte der Funke zwischen ihnen und den Elektro-Boliden nicht überspringen können, die wegen der anhaltenden Brand-Untersuchung in England fehlte. Mit der RX2e waren trotzdem Elektrofahrzeuge dabei. Bereits im Warm-up hatte die Chinesin Yan Zhang ihren Renner mit einer zehnfachen Rolle auseinandergenommen. In fast jedem Heat flogen die Fetzen. Mikaela Åhlin-Kottulinsky strandete im Semifinale und verpasste so die Möglichkeit, im Finale gegen ihre beiden Landsmänner um den Titel zu kämpfen. Als Nils Andersson vor Isak Sjökvist ins Ziel kam, hatte er den Titel sicher.

Besser voll als doll

War dem früheren WM-Promoter IMG die Strecke zu provinziell, besann sich der aktuelle Vermarkter: Eine gut gefüllte Wiesenstrecke ist besser als gähnende Leere auf einer mondänen Grand-Prix-Bahn. „Der Estering blickt auf eine lange und glanzvolle Geschichte in dieser Disziplin zurück und war im Laufe der Jahre Schauplatz einiger spektakulärer Schlachten“, meint Rallycross-Promoter Arne Dirks. Und damit lag er richtig, denn auch in den anderen Kategorien gab es reichlich Lackaustausch. Anton Marklund hatte den Titel in der Euro RX1 schon sicher, als er im Semifinale strandete. Mit dem Ford Fiesta, den Ken Block bereits vor zehn Jahren in der WM eingesetzt hatte, war er nach Startgerangel in die Betonmauer geknallt und ausgefallen. Rang 11 in der Endabrechnung reichte ihm trotzdem.

Für Estering-Liebhaber René Münnich (Seat) geriet der Sonntag zur Achterbahnfahrt: Mit der Bestzeit in Q3 stieg die Stimmung vor heimischem Publikum. Während er am Vorstart auf Q4 wartete, verunfallte jedoch seine Freundin Mandie August und kam ins Medical-Center. Münnich eilte zu ihr, wenige Augenblicke später saß er wieder hinter dem Lenkrad, war mit den Gedanken aber verständlicherweise woanders. Er spulte seine Runden ab, erreichte die Semifinals, und während Mandie zum Check im Krankenhaus weilte, raste Münnich ins Finale und verpasste mit Rang 4 einen Platz auf dem Podium nur knapp.

Dass der Titel in der Euro RX3 an Volland-Racing (Audi) ging, stand schon vorher fest. Aber es war ein weiter Weg, der über ein rabiates Finale und Strafen führte. Espen Isaksætre räumte Tabellenführer Damian Litwinowicz bereits in der ersten Runde des Finales aus dem Weg. Beide lagen nur drei Punkte auseinander. Aber nur kurz hatte Isaksætre die Nase vorn. Für die Aktion wurde er disqualifiziert und blieb in der Endabrechnung damit Zweiter. Als später der Tagessieger Jens Hvaal (Skoda) wegen technischer Mängel ebenfalls disqualifiziert wurde, rückte Nils Volland auf Rang 3 vor – und das bescherte ihm auch in der Meisterschaft den dritten Rang. ■

HALBFINALE 1

1.	Hedström	Hyundai i20
2.	O'Donovan	Peugeot 208
3.	Münnich	Seat Ibiza
4.	Mozer	Ford Fiesta
5.	Svardal	VW Polo
6.	Marklund	Ford Fiesta

HALBFINALE 2

1.	Baumanis	Peugeot 208
2.	Ide	Audi S1
3.	Karai	Audi S1
4.	Ostreng	Hyundai i20
5.	Fucik	VW Polo
6.	Ikonen	Hyundai i20

FINALE

1.	Baumanis	Peugeot 208
2.	O'Donovan	Peugeot 208
3.	Ide	Audi S1
4.	Münnich	Seat Ibiza
5.	Karai	Audi S1
6.	Hedström	Hyundai i20

WM-STAND FAHRER

1.	Marklund	92 Punkte
2.	Baumanis	86
3.	O'Donovan	76
4.	Ide	76
5.	Karai	59
6.	Münnich	53

KOPF

Vorteil Estering: Erste Kurve

KOPF

Vorteil Estering 2: Enge Starts

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neun Gewinner und ein

Am Samstag führte kein Weg am Ferrari-Fahrer Jack Aitken vorbei. Der Brite war der neunte Sieger im neunten Rennen

Passend zum Start der zweiten Saisonhälfte dampfte die Hitze der Lausitz die Meisterschaftsabstände ein. Mirko Bortolotti (SSR-Lamborghini) katapultierte sich mit einem zweiten und einem ersten Platz in Führung. Ferrari-Fahrer Jack Aitken feierte seinen Premierensieg.

Von **Philipp Körner**

Schon am Samstag machte Mirko Bortolotti klar, dass er mit den allergrößten Ambitionen in die zweite Saisonhälfte gestartet ist. Jegliche Ablenkungen – wie zum Beispiel eine Diskussion über die vermeintliche Hitzeanfälligkeit des neuen Lambo – ließ er abprallen: „Ich konzentriere mich nur darauf, das Maximum herauszuholen. Um das beste Resultat zu erhalten, bin ich der Erste, der kommt, und der Letzte, der geht." Dass der Italo-Wiener bei seinen Aussagen gerne das große Besteck auspackt, ist mittlerweile bekannt. Er weiß jedoch, wie man Worten Taten folgen lässt.

Sandwich statt Oval

Der erst am Nürburgring in den Kreis der DTM-Sieger aufgestiegene Bortolotti lieferte mit einem zweiten Platz in der ersten Quali

> „Nach dem Pitstop musste ich ans Limit gehen, um Mirko zu überholen. In der Dirty Air hätten wir sonst größere Probleme bekommen."
>
> Jack Aitken, Frey-Ferrari

nämlich den passenden Beleg. Manthey-Pilot und Tabellenführer Thomas Preining konnte seinen Porsche derweil nur auf dem 16. Rang positionieren. Dass er bester Porsche-Fahrer war, verstärkte den Frust im 911-Lager.

Die Pole-Position sicherte sich Ferrari-Fahrer Jack Aitken, der nach einer Durststrecke aufatmen konnte: „Wir haben stetig Fortschritte gemacht. Bereits im GT Masters war ich hier schnell. Wir müssen im Rennen smart sein." Ein glücklicher Lucas Auer komplettierte im Winward-Mercedes die Top 3. Dahinter positionierte sich das Abt-Duo Kelvin van der Linde und Ricardo Feller.

Mit dem bewussten Verzicht auf die Oval-Kurve kehrten sowohl die enge Auftaktkurve als auch das Geschlängel danach zurück. Der ADAC erhoffte sich davon mehr Spannung und Zweikämpfe. Beim Start des ersten Laufs wurden diese Wünsche übererfüllt. Im Mittelfeld kamen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wiederholungstäter

ADAC MOTORSPORT

Bortolotti ging für den Erfolg am Sonntag ans Limit und kühlte sich stilecht ab

PORSCHE

Mangelnde Pace raubte Thomas Preining die Tabellenführung

sich mit Preining, Franck Perera (Lamborghini) und Luca Engstler (Audi) gleich drei Autos in die Quere. Perera war im Anschluss an einen Kontakt mit dem BMW-Mann Marco Wittmann in das bunte Grello-Liqui-Moly-R8-Sandwich geraten. Der in diesem Jahr bislang vom Pech verfolgte Engstler grub sich nach einem derben Kontakt und anschließendem Dreher ins Kiesbett ein. Perera zog sich dabei ein kaputtes linkes Vorderrad zu. Und Thomas Preining wurde von der Rennleitung als der Auslöser ausgemacht. Seine drei Penalty-Laps zogen reichlich Kritik nach sich – allen voran von einem angefressenen Olaf Manthey. Preining selbst erbat sich jedoch, die Szene noch mal in Ruhe anschauen zu dürfen. Mit seinem finalen 15. Rang holte der Österreicher immerhin noch einen Punkt – in der umkämpften DTM womöglich sehr viel wert.

Abt vs. Bortolotti, Teil 1

Nach der einzigen Neutralisierung an diesem Wochenende gab Aitken zunächst das Tempo vor. Wie so häufig in dieser Saison war seine Boxencrew vielen Konkurrenten entwachsen. Während der Brite mit koreanischen Wurzeln so viel freie Luft in die Kühler pusten konnte, wurde hinter ihm hart gekämpft. Im Mittelpunkt war hierbei mit dem Beginn der Boxenstopps Kelvin van der Linde. Zunächst griff er erfolgreich nach Lucas Auer. Während der Österreicher danach in die Kampfgruppe um Rang 4 fiel, machte sich „KvdL“ an Bortolotti heran. Die vorher schon nicht in Freundschaft verbundenen Mittelmotor-Racer fanden auch beim erneuten Aufeinandertreffen keine Basis für einen Meinungswechsel. Bortolotti wütete nach einem Kontakt am Funk über den Südafrikaner. Dieser entgegnete nach dem Rennen: „Du musst aggressiv sein, sonst gibt es keine Chance zu überholen. Ich weiß, dass er um die Meisterschaft kämpft und er so mehr zu verlieren hat als ich. Da muss er meiner Meinung nach etwas schlauer sein.“

Schlussendlich war es dann aber der Audi-Pilot, der zurücksteckte und sich mit dem dritten Rang zufriedengab. Wie Bortolotti bilanzierte er: „Mehr war nicht drin.“ Der Ferrari 296 GT3 war bei seinem Lausitzring-Renndebüt einfach zu stark – und Aitken somit der neunte Sieger im neunten Rennen. So einfach, wie es teils aussah, war es für ihn allerdings nicht. „Nach dem Pitstop musste ich ans Limit gehen, um Mirko zu überholen. In der Dirty Air hätten wir sonst größere Probleme bekommen. Stattdessen konnte ich eine Lücke aufreißen und mit harter Arbeit dann behalten. Der DTM-Sieg ist der nächste Schritt für Emil Frey Racing.“

Über Nacht ging es daraufhin einen Schritt zurück für die beiden Ferrari. Sie mussten zehn Kilo zuladen, während Porsche dieselbe Menge rausschmiss. Enttäuscht blickten derweil die BMW-Teams auf die Korrekturen. Sie hatten sich ebenfalls Unterstützung erhofft. Zumindest im zweiten Qualifying fielen die Anpassungen nur bedingt ins Gewicht. Ein später Restart nach roter Flagge machte den finalen Push für die Startplätze zu einem Roulette-Spiel. Das beste Timing bei der Lückensuche und der Reifen-Performance erwischte Pole-Setter Bortolotti. Er verwies Ricardo Feller und seinen Markenkollegen Clemens Schmid (GRT) auf die Ränge 2 und 3. Franck Perera und Thomas Preining rundeten die Top 5 ab.

Auch im zehnten Rennen ging es kontaktreich zu, teils sogar noch aggressiver. Auch wenn das Safety Car geparkt bleiben durfte, krachte es einmal ordentlich, als Perera dem bremsenden Schmid auffuhr. Beide mussten aufgeben und gifteten sich an. Schmid beteuerte, einen normalen Bremspunkt gehabt zu haben, und empfahl Perera psychologische Unterstützung. Der Franzose kritisierte massiv das Fahrtalent des Österreichers.

> „Wir hatten die eine oder andere Baustelle, die zu Saisonbeginn Priorität hatte. Es ist schön zu sehen, dass wir mit den ganz großen Jungs vorne kämpfen.“
>
> Mirko Bortolotti, SSR-Lambo

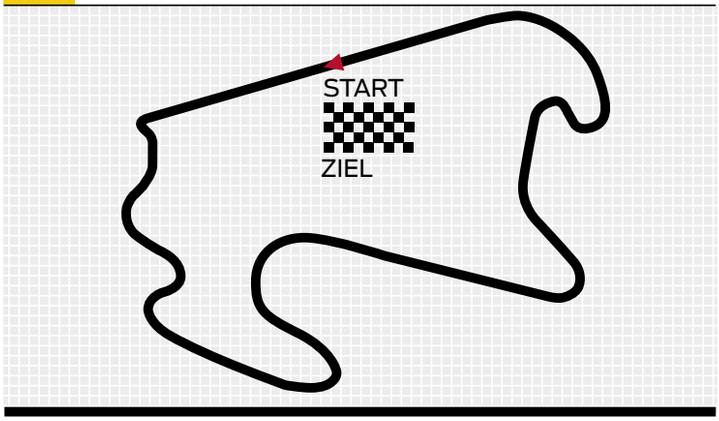
Abt vs. Bortolotti, Teil 2

Der Lamborghini-Lapsus machte den Weg für Preining und den HRT-Piloten Luca Stolz frei. Stolz konnte dank einer besseren Strategie Preining überholen und an das Kampfduo Bortolotti und Feller heraneilen. Beide flogen fast das gesamte Rennen über als Tandem um den Kurs und belauerten sich. Schlussendlich fand Feller jedoch keine Lücke – zumindest keine legale. „Die letzten drei Runden über habe ich mir überlegt, ob ich einfach mal launchen soll. Aber wir müssen an die Meisterschaft denken. Zudem hat er es verdient.“ Wiederholungssieger Bortolotti gab sich bei der Frage nach dem zweiten Duell mit einem Abt-Piloten ebenfalls wohlwollend. „Das war etwas ganz anderes als gestern.“ Für den von der Hitze übel mitgenommenen, aber glücklichen neuen Tabellenführer ist nun ein neues Level erreicht. „Wir hatten die eine oder andere Baustelle, die zu Saisonbeginn Priorität hatte. Das, was wir in den ersten vier Rennen mitgenommen haben, war sehr stark. Es ist schön zu sehen, dass wir mit den ganz großen Jungs vorne konstant kämpfen.“ Genau die wollen spätestens bei der großen DTM-Rückkehr auf den Sachsenring zurückschlagen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LAUSITZRING (D) 3,478 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Jack Aitken	1.19,937 min
2.	Mirko Bortolotti	+ 0,054 s
3.	Lucas Auer	+ 0,079 s
4.	Kelvin van der Linde	+ 0,083 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,231 s
6.	Sheldon van der Linde	+ 0,311 s
7.	Thierry Vermeulen	+ 0,326 s
8.	Clemens Schmid	+ 0,348 s
9.	Luca Stolz	+ 0,353 s
10.	Maximilian Paul	+ 0,361 s
11.	René Rast	+ 0,451 s
12.	Marco Wittmann	+ 0,474 s
13.	Franck Perera	+ 0,497 s*
14.	Luca Engstler	+ 0,514 s
15.	Jusuf Owega	+ 0,527 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Mirko Bortolotti	1.20,901 min
2.	Ricardo Feller	+ 0,133 s
3.	Clemens Schmid	+ 0,143 s
4.	Franck Perera	+ 0,216 s
5.	Thomas Preining	+ 0,252 s
6.	Luca Stolz	+ 0,281 s
7.	David Schumacher	+ 0,285 s
8.	Lucas Auer	+ 0,368 s
9.	Maximilian Paul	+ 0,410 s*
10.	Thierry Vermeulen	+ 0,459 s
11.	Jack Aitken	+ 0,461 s
12.	Marvin Dienst	+ 0,521 s
13.	Dennis Olsen	+ 0,539 s
14.	Kelvin van der Linde	+ 0,581 s
15.	René Rast	+ 0,620 s

* +5 Startplätze (dritte Verwarnung in der Saison)

ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 19.08.2023; 9. von 16 Läufen;
44 Runden à 3,478 km = 153,032 km
28 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: 32 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#14 Jack Aitken, Ferrari 296 GT3, 1.19,937 min = 156,6 km/h
Schnellste Runde:
#14 Jack Aitken, Ferrari 296 GT3, 1.20,875 min = 154,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Jack Aitken (GB)	Ferrari/Emil Frey Racing	1:02.40,108 h	25 +3*
2.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 2,394 s	20 +2*
3.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 5,272 s	16
4.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 6,973 s	13 +1*
5.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 7,917 s	11
6.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 8,899 s	10
7.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,078 s	9
8.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 12,252 s	8
9.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 12,505 s	7
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 14,968 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 20.08.2023; 10. von 16 Läufen;
45 Runden à 3,478 km = 156,510 km
28 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: 29 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#92 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.20,901 min = 154,7 km/h
Schnellste Runde:
#4 Luca Stolz, Mercedes-AMG GT3, 1.21,174 min = 154,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	1:02.15,751 h	25 +3*
2.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 0,353 s	20 +2*
3.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 1,542 s	16
4.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 4,012 s	13
5.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 9,660 s	11
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 11,893 s	10
7.	Jack Aitkin (GB)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 14,717 s	9
8.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 16,372 s	8
9.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 19,594 s	7
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 22,161 s**	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1); ** Fünf-Sekunden-Strafe (Engel-Zwischenfall)

STAND FAHRER

1.	Bortolotti	138 Punkte
2.	Preining	131
3.	Feller	119
4.	S. van der Linde	103
5.	Auer	94
6.	Engel	81
7.	Olsen	78
8.	Rast	67
9.	K. van der Linde	67
10.	Perera	66
11.	Wittmann	59
12.	Stolz	57
13.	Aitken	56

STAND TEAMS

1.	Manthey EMA	198 Punkte
2.	SSR Performance	192
3.	Abt Sportsline	177
4.	Schubert Motorsport	166
5.	Winward Racing	104

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	271 Punkte
2.	Lamborghini	258
3.	Mercedes-AMG	237
4.	BMW	217
5.	Audi	209
6.	Ferrari	131

ABT SPORTSLINE

Insgesamt 53 Punkte hoben Abt Sportsline in den Meisterschaftskampf

KOMMENTAR

ZU WENIG ODER ZU VIEL?

Immerhin auf eine Sache kann sich das Fahrerlager aktuell einigen: Mit dem ADAC hat die DTM endlich einen sicheren Eigentümer gefunden. Alle Teambosse loben geschlossen das Know-how, das Netzwerk und das dauerhafte Bekenntnis des größten europäischen Autoclubs. Für einen Neuanfang fühle es sich zu Beginn der zweiten Saisonhälfte schon routiniert an. Klingt zu positiv, werfen Sie ein? Mag durchaus sein, aber lassen Sie mich eine Frage weiterleiten, über die mich ADAC-Motorsport-Chef Thomas Voss am Lausitzring nachdenken ließ: Wann war die letzte Saison, in der niemand die Zukunft der DTM angezweifelt hat? Das größte Lob für den ADAC ist es, dass ich 2023 nicht einmal mit der Perspektive der Serie haderte. Trotzdem gibt es laut der Teams noch reichlich Hausaufgaben – allen voran bei der Vermarktung und Professionalisierung. Der ADAC hört offen zu, betont allerdings, wie beim GT Masters das organische Wachstum einer Investitionswut vorzuziehen. Gleichzeitig mahnte Meistermacher Torsten Schubert deutlich, dass das momentane Niveau bereits nicht mehr ohne Herstellerunterstützung gut zu finanzieren sei. Heißt in der Summe: Der Patient DTM hat zwar das Krankenhaus verlassen, ist jedoch noch lange nicht kuriert.

Philipp Körner
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fahrerfeld zum Start der zweiten Saisonhälfte

Ziel vorerst erreicht

Gekonnt durchs Getümmel: Marvin Dienst (Porsche) zeigte ein starkes DTM-„Comeback“

ADAC MOTORSPORT

Dank Project-1-Youngster Sandro Holzem geht die DTM seit dem Nürburgring mit voller Besetzung an den Start. Wie die Engelhart-Ablösung Marvin Dienst wird er die gesamte Restsaison bestreiten.

Von: **Philipp Körner**

Auch in den noch ausstehenden sechs Saisonrennen rasen 28 Autos die Start-Ziel-Gerade hinunter. Nach seinem soliden Debüt in der Eifel hat Sandro Holzem (BMW) vom ADAC die Zulassung für die zweite Kalenderhälfte bekommen. Der erst 19-jährige Project-1-Pilot füllt somit dauerhaft den bereits bei den Testfahrten in Spielberg verkündeten 28. Startplatz auf.

Kurze Sorge um die endlich erreichte Feldstärke bereitete am Montag vor dem Lausitz-Trip die Meldung, dass Toksport WRT und Christian Engelhart die Zusammenarbeit beendet haben. Zügig konnte die Mannschaft von Teamchef Seyhun Duru jedoch Marvin Dienst als Nachfolger vorstellen. Das deutsche GT3-Ass berichtete: „Es kam relativ spontan zusammen. Ich kenne Seyhun sehr gut.“ Der Porsche 992 war für Dienst zwar noch Neuland, aber er konnte im Vorfeld 120 Testkilometer abspulen. „Als wir gesehen haben, dass ich mit dem Auto zurechtkomme, hieß es: ‚Herzlich willkommen in der DTM!‘“ Auch wenn er sich noch weiter auf das Auto einschießen muss, betonte er, dass er auch wegen des vorherigen Gaststarts kein klassischer Rookie sei. „Ich kenne die Fahrer, und sie kennen mich. Ich bin mit der Erwartung hergekommen, mich nicht verstecken zu müssen.“ Erste vier Zähler am Sonntag belegten die schnelle Lernkurve.

Ein Fragezeichen bleibt beim Grasser-Lambo mit der Nummer 19. Ring-Sieger Maximilian Paul, der in der Lausitz durch die Hitze eingebremst wurde, wird wohl seinem GT-Open-Vertrag treu bleiben. Team-Boss Gottfried Grasser hat allerdings schon ein paar Ideen, wie er den Platz bis Hockenheim füllen kann. „Es gibt sehr viele Gespräche – von wirklich guten Silber-Fahrern bis hin zu Vollprofis.“ Er gehe definitiv davon aus, dass die DTM bei ihrem Ziel von 28 Autos bleibt. Dieses gilt übrigens angesichts einer hohen Nachfrage nur für 2023. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KALENDER-FEEDBACK

Im Gegensatz zu der Diskussion auf der Langstrecke wurde der am Nürburgring präsentierte DTM-Kalender 2024 positiv aufgenommen. Besonders die zeitige Vorstellung half Teams mit mehreren Programmen. Winward-Teamchef Christian Hohenadel hält fest: „So konnten wir früh planen und buchen. Das erleichtert uns das Leben extrem.“ Das Abt-Team ist durch die Formel-E-Überschneidungen theoretisch der größte Verlierer, konnte die Mannschaften aber bereits autark aufstellen. Bei der Streckenauswahl gibt es – wenig überraschend – abweichende Meinungen und Wünsche. Die meisten Teams sehen die Ergänzung eines neunten Wochenendes aus Kostengründen kritisch.

DTM CLASSIC: MÜCKE-SIEGE

Ende der 1980er-Jahre sorgte der Ford Sierra RS500 auch in der DTM für Angst und Schrecken bei der einheimischen Konkurrenz. Heute ist der Cosworth-

ADAC MOTORSPORT

Renner ein gern gesehener Teilnehmer bei Histo-Events wie DTM Classic. Mit einem Exemplar aus dem Jahr 1990 holte Stefan Mücke beide Rennsiege bei seinem Heimspiel.

TRAMNITZ AM FUNK

Als Gast von Abt verfolgte die deutsche Formel-Hoffnung Tim Tramnitz die Action am Lausitzring. Das Team kannte der Hamburger bereits vom Formel-E-Rookie-Test in Berlin. Wie der Bernhard-Pilot Laurin Heinrich und der frühere DTM-Gaststarter Theo Oeverhaus gehört Tramnitz zum Förderkader des Motorsport Team Germany. Der von der ADAC Stiftung Sport und vom DMSB unterstützte Youngster ist aktuell Dritter in der europäischen Formula Regional.

ADAC GOES SCHWEDEN

Schon früh erklärten die DTM-Bosse, interessiert die Elektrifizierung der STCC zu verfolgen. Für das allererste Rennwochenende des neuen Technikpakets (31.8. und 1.9.) schickt der ADAC eine Delegation nach Knutstorp – darunter Sportpräsident Dr. Gerd Ennser und Motorsport-Chef Thomas Voss. Parallel behält man die Entwicklungen bei nachhaltigen Kraftstoffen im Auge. Aktuell werden die 28 GT3-Renner mit Shell-Sprit betankt, der zu 50 Prozent aus regenerativen Komponenten besteht. Warum nicht zu 100 Prozent? „Für die Plattform brauchen wir 400 000 Liter pro Saison. Diese Mengen kann uns unter der Vorgabe von 100 Prozent auf dem Markt aktuell keiner zur Verfügung stellen“, erklärt Voss. „Aus Praktikabilitäts- und Akzeptanzgründen würden wir lieber gleich zu synthetischen Kraftstoffen springen.“

E-FUEL VON SCHAEFFLER

Passend zu den E-Fuel-Ideen der DTM hat ihr Partner Schaeffler am Lausitzring erst mal sein „Innovationstaxi“ ausschließlich mit der grünen Alternative betrieben. Der Zulieferer rechnet vor, dass der von Markus Winkelhock pilotierte Audi R8 LMS GT2 eines von 1,3 Milliarden Fahrzeugen ist, welches mit E-Fuel umweltfreundlich betankt werden kann. Die Verfügbarkeit und die energieaufwendige Herstellung bleiben die größten Hürden.

AUDI

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Santi-Party

Traum vom Heimsieg erfüllt: Urrutia (#112) setzte sich im ersten Rennen von El Pinar durch

GEELY GROUP MOTORSPORT

Der Halbzeit-Event in Uruguay wurde zum Feiertag von Cyan Racing Lynk & Co. Die Siege gingen an Lokalmatador Santiago Urrutia und Qinghua Ma. Deren Teamkollege Yann Ehrlacher baute die Tabellenführung weiter aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Rund zwei Monate dauerte die Sommerpause, doch vor den Toren der uruguayischen Hauptstadt Montevideo brüllten vergangenes Wochenende wieder die Motoren der TCR World Tour. Auf dem frisch renovierten und ausgebauten Kurs von El Pinar trafen die neun fix eingeschriebenen Akteure erstmals auf das Feld der TCR Südamerika. Insgesamt traten 30 Autos zum Uruguay-Event an – so voll war es zuvor lange nicht in einer weltweiten TCR-Serie.

Auf dem nur 3,12 Kilometer kurzen Kurs wurde deshalb sogar das Qualifying in zwei Gruppen aufgeteilt. Die jeweiligen Top 6 qualifizierten sich für das Q2, wo es wie immer um die Startaufstellungen beider Rennen ging.

Cyan-Team fast durch

Offenbar beflügelt vom Heimpublikum, sicherte sich Santiago Urrutia die Pole, knapp vor Teamkollege Thed Björk. Der Rest folgte mit etwas Respektabstand. Das Cyan-Team hatte aber nicht nur für Rennen 1 Grund zur Freude, sondern auch für den zweiten Lauf. P9 für Yann Ehrlacher und P10 für Qinghua Ma bedeuteten nämlich auch fürs Reversed Grid eine rein hellblaue erste Startreihe. Das hat Methode: Seit diesem Jahr werden Kompensationsgewichte fahrerbezogen angewendet. Bei Lynk & Co hat man sich nun in dem Turnus eingefunden, dass die Duos Björk/Urrutia und Ehrlacher/Ma abwechselnd Gewichte ein- und ausladen. Das wiederum ist in der Teamwertung Gold wert, für die nur die zwei jeweils besten Autos herangezogen werden.

Bei der Mannschaftswertung dürfte also allein wegen dieses taktischen Vorteils kein Weg an

> „Es war ein unglaubliches Wochenende. Es sind noch viele Rennen – wir müssen einfach weiter hart arbeiten."
>
> Santiago Urrutia, Lynk & Co

der schwedischen Truppe vorbeiführen. Ganz im Gegensatz dazu verspricht der Kampf um die Fahrerkrone so spannend wie selten zuvor zu werden.

Vorn hing die Tabellenführung von Yann Ehrlacher gleich zweimal am seidenen Faden. Im ersten Lauf kollidierte er beim Angriff auf seinen ersten Verfolger Norbert Michelisz im Duell um P6 mit dem Ungarn. Beide Autos blieben unbeschädigt. Michelisz gewann den Zweikampf, bekam aber nachträglich eine Strafe aufgebrummt, weshalb Ehrlacher am grünen Tisch doch die Oberhand hatte. Statt zwei Punkte gutzumachen, verlor Michelisz sogar etwas Boden. Dabei hatte er im Qualifying mit sechs zu null Zählern sogar den Abstand noch verkürzen können.

Dass die Schere unterm Strich sogar weiter aufging, lag am zweiten Lauf. Michelisz-Teamkollege Mikel Azcona konnte den Franzosen zwar knacken – und verursachte sogar eine Kollision zwischen Ma und Ehrlacher –, doch Michelisz wurde gleichermaßen von Ehrlachers Teamkollegen bearbeitet. Aus P8 im Ziel wurde letztlich P7, weil Björk zu hart unterwegs war und Michelisz beinahe sogar abgeschossen hatte. Eine Strafe warf den Schweden von P6 auf P9 zurück.

Völlig offener Titelkampf

Ehrlacher hielt derweil die beiden Comtoyou-Audis von Rob Huff und Frédéric Vervisch in Schach. Auf dem verwinkelten Kurs hatten die Audianer sich gar nicht so viel ausgerechnet, dafür waren insgesamt drei Top-5-Ergebnisse durchaus stark.

Weil sowohl Ehrlacher als auch Michelisz nicht ganz vorn fuhren, schiebt sich in der Tabelle wie angedeutet alles zusammen. Die Top 8 sind nur durch 62 Punkte getrennt. Pro Rennwo-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

chenende sind maximal 75 Zähler möglich, in Australien aufgrund drei Rennen sogar 105. Will sagen: Zur Saisonhalbzeit ist noch so ziemlich alles drin.

Auch Local Hero Urrutia darf weiterhin auf den ersehnten Titel hoffen. „Es war ein unglaubliches Wochenende. Es sind noch viele Rennen – wir müssen einfach weiter hart arbeiten“, sagt der Lauf-1-Sieger. Im Anschluss an seinen zweiten Saisonerfolg wurde übrigens vor rund 20 000 Zuschauern noch seine Vertragsverlängerung bekannt gegeben.

Südamerika: Guerrieri-Sieg

Mit 21 angemeldeten und letztlich 19 angetretenen Autos stellte die TCR Südamerika den Großteil des Feldes. Im Qualifying setzte sich zunächst der Uruguayer Juan Manuel Casella (Honda) bei seinem Heimspiel durch und fuhr auf Gesamtrang 7. Damit durfte er im zweiten Rennen sogar aus der zweiten Startreihe inmitten der regulären World-Tour-Starter losfahren. Im ersten Lauf musste er sich aber zunächst seinem Teamkollegen und Tabellenführer Ignacio Montenegro geschlagen geben. Platz 3 holte sich Esteban Guerrieri, der erstmals seit dem WTCR-Finale 2022 wieder auf der Tourenwagen-Weltbühne stand.

Der Argentinier hatte eine echte Mammutaufgabe vor sich: zum einen in Form des Toyota Corolla ein unbekanntes Auto, dazu ein neues Team und wenig Testkilometer. Nach dem Podium im ersten Lauf zeigte sich der Toyota-Neuzugang noch besser aufgelegt, fuhr an die Spitze des Südamerika-Felds und landete in den Top 10. Kurz vor Schluss brach hinter ihm noch Chaos aus, welches das Podium kräftig durchmischte. P2 ging letztlich an Juan Angel Rosso, womit es einen Toyota-Doppelsieg gab. Platz 3 holte sich Rafael Suzuki im Lynk & Co. Montenegro bleibt trotz eines Ausfalls in Lauf 2 Tabellenführer.

Schon dieses Wochenende startet die TCR World Tour im gleichen Umfeld in die zweite Saisonhälfte. Auf dem Stadtkurs von Villa Mercedes endet die Südamerika-Stippvisite wieder. ■

HYUNDAI

Verfolgerfeld: Michelisz liegt 20 Punkte zurück, Girolami fehlen 45 zur Spitze

TCR SOUTH AMERICA/HERNÁN CAPA

Zurück auf der Weltbühne und Südamerika-Laufsieger: Esteban Guerrieri

NACHRICHTEN

STRECKEN-INVESTS

Erst kurz vor dem World-Tour-Event wurden die Bauarbeiten am Autódromo Víctor Borrat Fabini fertig. Die Streckenbetreiber verlängerten den Kurs mit einer Extra-Schleife. Außerdem wurde die Fahrbahn an einigen Stellen verbreitert. Dazu kamen Verbesserungen der Infrastruktur. Angesichts der Investitionen von umgerechnet rund 1,4 Millionen Euro hofft man, längerfristig Teil der TCR World Tour zu werden.

MONTENEGRO-TEST

Ignacio Montenegro ist erst 18 Jahre jung, aber in diesem Jahr ganz klar der Star der TCR Südamerika. Beim Auftritt im Rahmen der World Tour holte er sich im ersten Durchgang einen weiteren Laufsieg, fiel im zweiten Rennen aber aus, weil sich ein Rad löste. Trotzdem hat er sich schon so präsentiert, dass er kürzlich im italienischen Cremona sowohl einen TCR- als auch GT3-Honda von JAS Motorsport testen durfte. Ihm stehen wohl viele Türen offen.

NEUES GIROLAMI-TEAM

Das Team, für das Montenegro startet, ist auch die südamerikanische Heimat für Néstor Girolami. Dessen neuer Honda wurde in Europa von ALM Motorsport eingesetzt, in Uruguay und Argentinien übernimmt die Squadra Martino diesen Job. Insgesamt stellt die argentinische Mannschaft nicht weniger als fünf Autos – und steigt dadurch mal eben von 0 auf Platz 8 der Teamwertung ein.

EL PINAR (ROU), 1. RENNEN

9. von 20 Läufen, 20 Runden à 3,120 km (28 gestartet, 24 gewertet)

1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Racing	Lynk & Co	27.29,487 min
2.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,479 s
3.	Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou	Audi	+ 3,131 s
4.	Néstor Girolami (RA), Squadra Martino	Honda FL5	+ 3,544 s
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,633 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 9,184 s
7.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 14,938 s
8.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 16,420 s
9.	Qinghua Ma (CHN), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 20,037 s
10.	Ignacio Montenegro (RA)*, Squadra Martino	Honda FK7	+ 21,409 s

Schnellste Runde: 1.20,774 min (Urrutia) * = TCR Südamerika

EL PINAR (ROU), 2. RENNEN

10. von 20 Läufen, 21 Runden à 3,120 km (28 gestartet, 25 gewertet)

1.	Qinghua Ma (CHN), Cyan Racing	Lynk & Co	32.14,778 min
2.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,685 s
3.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,344 s
4.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 3,160 s
5.	Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou	Audi	+ 3,587 s
6.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 4,925 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,469 s
8.	Néstor Girolami (RA), Squadra Martino	Honda FL5	+ 5,082 s
9.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,304 s
10.	Esteban Guerrieri (RA)*, Bratton Tito Bessone	Toyota	+ 10,594 s

Schnellste Runde: 1.20,797 min (Azcona) * = TCR Südamerika

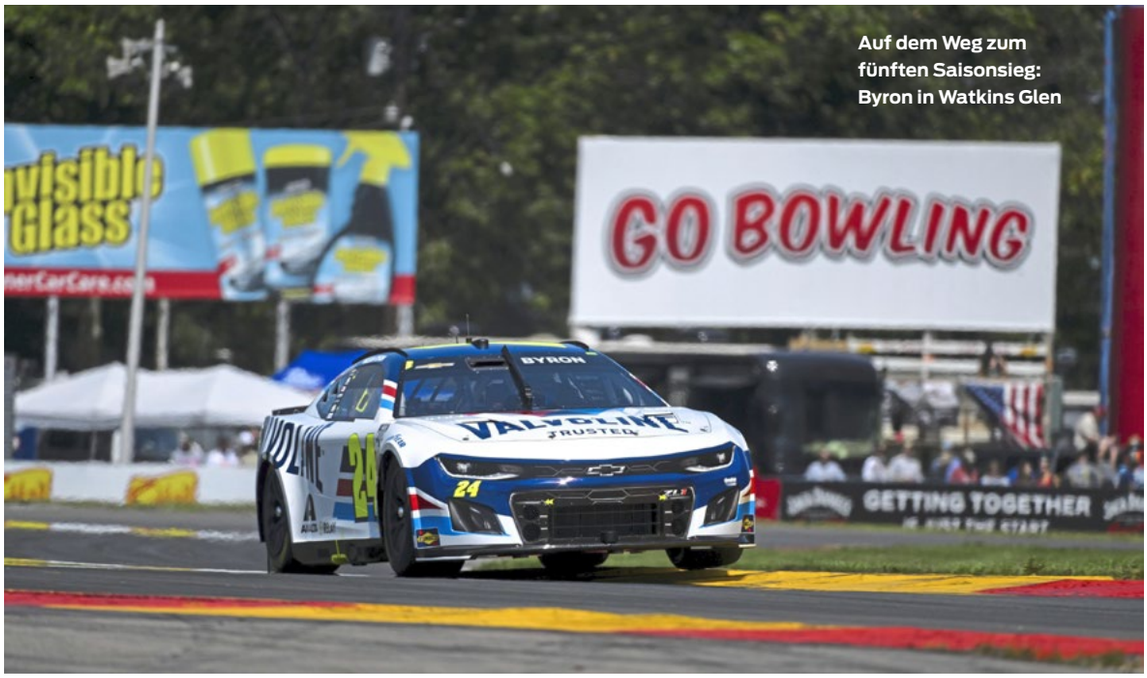
STAND FAHRER

1.	Ehrlacher (Lynk & Co)	235 Punkte
2.	Michelisz (Hyundai)	215
3.	Azcona (Hyundai)	205
4.	Huff (Audi)	197
5.	Björk (Lynk & Co)	190
6.	Girolami (Honda)	190
7.	Vervisch (Audi)	179
8.	Urrutia (Lynk & Co)	172
9.	Ma (Lynk & Co)	134
10.	Coronel (Audi)	76

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	546 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	430
3.	Team Comtoyou	401
4.	ALM Motorsport	182
5.	Comtoyou Racing	148
6.	Comtoyou	91
7.	Aggressive Team Italia	47
8.	Squadra Martino	42
9.	Volcano Motorsport	36
10.	RC2 Racing Team	32

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Auf dem Weg zum fünften Saisonsieg: Byron in Watkins Glen

MOTORSPORT IMAGES

Byron mal fünf

William Byron (Chevrolet) holte sich in Watkins Glen seinen fünften Saisonsieg. Die Ford-Piloten Kevin Harvick und Brad Keselowski schaffen vorzeitig den Playoff-Cut.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Sieg von Byron ließ auch die Ex-Champions Harvick und Keselowski jubeln. Weil der Hendrick-Pilot ein „Wiederholungstäter" war und schon zum fünften Mal in dieser Saison in die Victory Lane fuhr, kommen mindestens zwei Fahrer über die Punkte in die Playoffs. Dabei sind die beiden genannten Piloten außer Reichweite des drittbesten Nichtsiegers Bubba Wallace (Toyota).

Aber der Reihe nach: Im Qualifying musste Byron sich zunächst hinter Toyota-Pilot Denny Hamlin anstellen, der sich zum vierten Mal in der laufenden Saison die Pole-Position sicherte. Schon kurz nach dem Start geriet der jedoch unter Druck von Indy-Sieger Michael McDowell. Der Ford-Pilot zog im Verlauf der ersten Stage genau wie Byron am Pole-Mann vorbei, wobei der Stage-Sieg und die Punkte an den Ford-Fahrer gingen.

Ab dem zweiten Segment gab es dann aber kein Halten mehr für Byron. Er sicherte sich den Stage-Sieg, letztlich 66 Führungsrunden (von 90) und feierte seinen fünften Saisonerfolg. Mit den gesammelten Playoff-Punkten liegt er in der virtuellen Tabelle sogar einen Punkt vor Martin Truex Jr. (Toyota), der inklusive den Punkten für den möglichen Regular-Season-Titel einen Punkt hinter Byron wäre.

Gibbs-Duell um „Titel"

Seit Sonntag ist klar, dass es um den ersten „Titel" des Jahres und damit um die begehrten 15 Playoff-Punkte nur noch zwischen den Gibbs-Piloten Truex und Hamlin gehen wird. Außerdem ist nun klar, dass kommendes Wochenende in Daytona nur noch ein Playoff-Platz zu vergeben ist. Entweder wie erwähnt über die Punkte, oder aber falls noch jemand seinen ersten Saisonsieg holt, der nicht Harvick oder Keselowski heißt. Chase Elliott ist einer der Kandidaten, denen nur ein Sieg hilft. „Aber in einer Must-Win-Situation nach Daytona zu kommen ist so, als müsste man in Las Vegas am erstbesten Automaten den Jackpot gewinnen", sieht der Champion von 2020 die Chancen realistisch.

Kurz vor Schluss gab es in Watkins Glen noch eine haarige Szene. In einem eigentlich wieder sehr ruhigen Rennen verbremste sich Kyle Larson im Kampf um P19 gegen Chevrolet-Kollege Austin Dillon. Beide Fahrer kreiselten herum – und lachender Dritter war mit Mike Rockenfeller ein weiterer Chevy-Pilot. Er holte den umkämpften 19. Platz und damit sein bestes bisheriges Cup-Resultat. ■

NASCAR CUP SERIES

Watkins Glen/New York (USA)
25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
5.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Chris Buescher (USA)	Ford
8.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 25 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	861 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	822
3.	Byron (Chevrolet)	785
4.	Bell (Toyota)	752
5.	Larson (Chevrolet)	721
6.	Keselowski (Ford)	697
7.	Buescher (Ford)	695
8.	Chastain (Chevrolet)	695
9.	Blaney (Ford)	694
10.	Harvick (Ford)	693

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GIBBS VOM SIEGER GEDREHT

Ty Gibbs (Toyota) war in Watkins Glen drauf und dran, seinen zweiten Sieg in Folge zu holen. Doch bei einem Restart in der Overtime verbremste sich Sam Mayer (Chevrolet) und torpedierte den Führenden. Mayer kam ohne Strafe davon, kämpfte sich von P3 noch bis ganz nach vorne und holte seinen zweiten Xfinity-Sieg. Mayer und Gibbs, beide 20, fahren seit Kindesbeinen gegeneinander Rennen und gerieten in Martinsville 2022 auch schon mit den Fäusten aneinander. Richtig böse war Gibbs diesmal nicht, einen Seitenhieb konnte er sich trotzdem nicht verkneifen. „Solche Verzweiflungstaten gehören halt dazu. Er hat mehr Starts, und ich gratuliere ihm zu seinem zweiten Sieg. Ich hätte trotzdem gerne meinen 13. Sieg gehabt." Im Gegensatz zu Gibbs ist Mayer Stammfahrer in der Xfinity Series. Mit dem zweiten Saisonerfolg schob er sich in die Top 5 der Tabelle vor.

XFINITY SERIES: HILL BLEIBT BEI CHILDRESS

Austin Hill ist kurz vor Ende der Regular Season Tabellenführer der Xfinity Series. Nun hat er bei Richard Childress Racing eine Vertragsverlängerung bekommen. Für 2024 steht erneut die Xfinity an, es besteht jedoch eine Option für den Cup, falls RCR einen dritten Startplatz erhält.

CUP SERIES: TOMMY BALDWIN JR. HAT KREBS

Der frühere Cup-Teambesitzer Tommy Baldwin gab am Wochenende bekannt, dass er an Krebs erkrankt ist. „Der Krebs ist heilbar. Ich möchte kein Mitleid, ich möchte nur sagen: Wenn ihr euch nicht gut fühlt, geht zum Arzt", richtete er sich über Social Media an seine Follower. Bei Tommy Baldwin Racing fuhr der heutige Top-Pilot Alex Bowman seine zweite Cup-Saison und Renn-Amazone Danica Patrick 2018 ihr letztes Daytona 500.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eins, zwei, drei: Brodie Kostecki wurde in Tailem Bend dreimal als Sieger abgewunken

MOTORSPORT IMAGES

Supercars Australien

Hattrick für Kostecki

Brodie Kostecki (Chevrolet) hat in Tailem Bend einen lupenreinen Sieg-Hattrick geholt und damit seine Tabellenführung stark ausgebaut. Ford scheint nun endlich voll konkurrenzfähig zu sein.

Von: **Michael Bräutigam**

Irgendwie scheinen „The Bend" und Brodie Kostecki eine besondere Verbindung zu haben. 2021 holte er dort seine erst zweite Top-5-Platzierung bei den Supercars, 2022 einen von nur zwei Podestplätzen der Saison. Und die Strecke nahe Adelaide schickt sich an, eine Hattrick-Strecke zu werden. 2020 gewann Scott McLaughlin hier drei Rennen in Folge, 2022 Shane van Gisbergen.

Kosteckis Dreifach-Triumph kam zustande, obwohl die Ford-Konkurrenz diesmal voll auf Augenhöhe fuhr. In allen drei Rennen hatte er gleich drei Mustangs im Schlepptau, während Van Gisbergen mit seinem Chevrolet dreimal P5 holte und so ebenfalls einen Hattrick einfuhr. Einen Podest-Hattrick legte der stark aufgelegte Thomas Randle hin (P3/P2/P3), Chaz Mostert schaffte es zweimal aufs Podium, P2 im letzten Rennen ging an Cameron Waters. In der Tabelle führt Kostecki nun mit 1895 Punkten vor Van Gisbergen (1758), bevor es in die Enduro-Rennen geht.

Lauter News für 2024

Abgesehen vom sportlichen Geschehen überschlugen sich im Vor- und Umfeld des Wochenendes die News-Meldungen fast. Zum einen beim Fahrermarkt: Will Brown wurde für 2024 als Nachfolger von Shane van Gisbergen bei Triple Eight bestätigt. Browns Platz bei Erebus nimmt Jack LeBrocq ein. Richie Stanaway, der dieses Jahr als Co-Fahrer von Van Gisbergen in Sandown und Bathurst startet, beerbt 2024 David Reynolds als Grove-Stammpilot. Nick Percat muss sein Cockpit bei Walkinshaw Andretti United zum Ende der Saison räumen.

Zum anderen gab es gute News für „Kiwis": 2024 kehrt die Supercars-Serie nach Neuseeland zurück. Nachdem in Pukekohe keine Rennen mehr gefahren werden, wurde nach Ersatz gesucht. Dieser wurde nun in Form der Strecke von Taupo gefunden. Der Deal gilt zunächst für drei Jahre. ■

TCR Dänemark

Magnussen führt

Das Titelrennen in der dänischen TCR-Serie bleibt spannend. Bei den Rennen in Jütland übernahm Jan Magnussen (Cupra) die Tabellenführung.

Der bestimmende Fahrer auf dem Jyllandsringen war einmal mehr Kasper Jensen. Mit seinem Honda sicherte sich der Triple-Meister zwei Laufsiege und einen vierten Platz im Reversed Grid, was aber noch nicht ganz zur Übernahme der Tabellenführung reichte. Tatsächlich hat diese nun Jan Magnussen (Cupra) inne, der jeweils einen Platz hinter Jensen ins Ziel kam. Der Ex-F1-Pilot hat damit noch einen Punkt Vorsprung vor Jensen. Auf P3 liegt Mike Halder mit sieben Zählern Rückstand. Er konnte im TPR-Audi das Reversed-Grid-Rennen gewinnen.

Auch Nicolai Sylvest und der als Tabellenführer angereiste Michael Markussen (beide Cupra) sind noch im Titelrennen. Die Top 5 sind durch 21 Punkte getrennt – so viel gibt es in der TCR Dänemark für einen zweiten Platz. ■ MBR

TCR DENMARK/STUMP PHOTO

Tabellenführung erobert – wenn auch nur hauchdünn: Jan Magnussen

TCR UK

Boardley baut aus

Carl Boardley (Cupra) und Alex Ley (Hyundai) holten in Silverstone die Siege. Boardley baute damit seine Tabellenführung aus.

Für Boardley lief auf der kurzen Variante der F1-Strecke wieder so ziemlich alles zusammen. Gleich zwei seiner Haupt-Meisterschaftsgegner, Bruce Winfield und Adam Shepherd (beide Hyundai), fielen im ersten Lauf nach technischen Problemen aus. Bitter für Shepherd: Er hatte bis dahin die Führung, die dadurch Boardley erbte und seinen vierten Saisonsieg holte.

Der zweite Durchgang begann mit einem harten Einschlag in die Leitplanken von Titelverteidiger Chris Smiley (Honda), nach kurzer Safety-Car-Phase gab es dadurch eine Rot-Unterbrechung. Schon im Anfangsgetümmel hatte sich Hyundai-Pilot Alex Ley von Startplatz 11 (!) auf P3 vorgearbeitet. Bald nach dem Restart ging er in Führung und gewann. Boardley wurde durch eine Strafe für einen Gegner noch auf P6 gewertet. Zwei Events vor Saisonende rückt der Titel für ihn somit immer näher. ■ MBR

TCR UK/JAKOB EBREY

Der Pechvogel und sein Profiteur in Lauf eins: Shepherd vor Boardley

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Weltmeister und der Hausherr: Brad Binder (#33) machte mit der KTM mächtig Druck, aber Francesco Bagnaia (#1) war nicht zu knacken

Bagnaia unbeugsam

So sehr es Brad Binder vor dem Heimpublikum von KTM auch versuchte: Francesco Bagnaia hatte mit seiner Ducati einen kleinen Vorteil, den der Weltmeister gnadenlos in zwei Siege verwandelte.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich müsste Davide Tardozzi das Siegen gewohnt sein. Mit seinen Superbike-WM-Piloten hat er über 100 Triumphe feiern können, auch in der MotoGP kommt er als Teamchef bereits fast auf die Hälfte davon. Trotzdem freute sich der grauhaarige Italiener über den 16. MotoGP-Sieg von Francesco Bagnaia, als wäre es der erste gewesen. „Er hat bei diesen schwierigen Bedingungen sowohl im Sprintrennen als auch über die Distanz gezeigt, dass er der schnellste Mann und ein wahrer Weltmeister ist“, posaunte er hinaus. Die Freude der Ducati-Mannschaft zeigte allzu deutlich, wie viel es für sie bedeutet hat, auf der Stop-and-go-Strecke in der Steiermark gegen den Hausherrn von KTM zu gewinnen. Denn all ihre bisherige, beeindruckende Bilanz auf dem Red Bull Ring, das war früher, und in der schnelllebigen Welt der MotoGP zählt nur das Jetzt.

Wie in Thailand

Als es am Freitag noch recht kühl war und immer wieder Regenschauer über die Steiermark fegten, war noch nicht so klar ersichtlich, warum Michelin den gleichen Hinterreifen mit der verstärkten Karkasse zum Red Bull Ring brachte, wie er sonst im thailändischen Buriram gefahren wird. Doch als sich am Samstag strahlend blauer Himmel über die Berge und die Täler spannte und die Temperaturen Richtung 30 Grad wanderten, sollte sich zeigen, wie richtig die Franzosen mit ihrer Einschätzung lagen. Da der Red Bull Ring außerdem die härteste Strecke für das Abführen der enormen Hitze ist, die sich beim Verzögern aufstaut, machten die Brembo-Techniker 340- oder 355-mm-Scheiben mit Kühlrippen obligatorisch. Bei all dem war aber auch klar, dass nun der Reifendruck vorn geprüft wird, wird die Fahrer und Teams vor zusätzliche Probleme stellen. Francesco Bagnaia gab auch zu: „Selbst ohne Windschatten ging der Luftdruck durch die Decke. Man musste sich sehr genau überlegen, wie viel Rundenzeit man sich über die Bremse und wie viel durch die Beschleunigung holt.“

> „Als mir in einer Runde dreimal der Vorderreifen eingeklappt ist, habe ich eingesehen, dass es dumm wäre, den zweiten Platz wegzuwerfen.“
>
> Brad Binder

Dazu ist die österreichische Strecke die mit dem höchsten Spritverbrauch. „Ich habe die Besichtigungsrunde so gefahren, dass ich den Motor hinter Turn 3 abgestellt habe und das ganze Stück den Berg herunterrollen ließ – und dann auf die Zielgerade hin noch einmal“, ließ sich Bagnaia hinterher in die Karten schauen. Doch während der Weltmeister mit seiner Truppe alles minutiös hinbekam und die Pole-Position herausfuhr, haderte sein Verfolger in der Weltmeisterschaft mit dem Schicksal. Jorge Martín wurde seine schnellste Runde wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung gestrichen, der Pramac-Pilot musste vom zwölften Startplatz aus in die Rennen. Von da wollte er sich im Sprintrennen so schnell wie möglich nach vorne kämpfen, bremste bis zur ersten Kurve sieben Gegner aus, doch als er sich ganz innen einreihen wollte, wurde der Platz zu eng. Er berührte Fabio Quartararo und löste damit einen Domino-Effekt aus, wegen dem Marco Bezzecchi, Johann Zarco und Miguel Oliveira

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

MORRADAN

Sprintrennen, erste Kurve: Jorge Martín brachte mehrere Fahrer zu Fall

MOTOGP

Bagnaia: Klarer WM-Favorit

VR46

Freude für Valentino Rossi: Marco Bezzecchi (#72) fuhr aufs Podest, Luca Marini (#10) wurde schließlich Vierter

zu Boden mussten und Maverick Viñales, der sich für den zweiten Startplatz qualifiziert hatte, sowie Quartararo um jede Chance gebracht wurden. Als der ungeschoren davongekommene Martín beim Überholen von Luca Marini den Italiener in der Schikane zu Fall brachte, zog die Konkurrenz die Augenbrauen hoch, doch die Stewards ließen ihn weiter gewähren und Martín fuhr aufs Podest. „Ich habe selbst mit einer Strafe gerechnet“, gab Martín zu. Weil die Teams sich beschwerten und die Truppe um Freddie Spencer die Szene in der ersten Kurve noch ein paarmal anschauen musste, gaben sie Martín eine Long-Lap-Penalty für das Rennen am Sonntag.

Über-Binder

Brad Binder konnte die KTM auf den dritten Startplatz stellen, und da Jack Miller nur zwei Plätze weiter hinten stand, erwartete man durch die Raketenstarts der beiden bei früheren Rennen, dass die Orangen auch vor dem Heimpublikum eine Weile in Formationsflug vorneweg fahren würden. Doch Ducati hatte offensichtlich durchschaut, wo die Österreicher am Start ihre Vorteile hatten, und wenn Binder und Miller auch auf die Plätze hinter ihm in die erste Kurve stießen, war es doch beide Male Bagnaia, der gleich die Führung übernahm. Doch Brad Binder ließ nicht locker. Er verfolgte den Weltmeister, so lange es ging. „Er hatte aus den engen Ecken heraus die bessere Traktion, ich musste es auf der Bremse wieder gutmachen“, erklärte der KTM-Werkspilot nach dem Rennen. „Dabei ging natürlich mein vorderer Luftdruck durch die Decke. Weil ich mehr Wheelspin hatte als er, war auch mein Hinterreifen früher am Ende. Als mir in einer Runde dreimal das Vorderrad eingeklappt ist und er immer weiter wegzog, habe ich einsehen müssen, dass es sehr dumm wäre, den zweiten Platz wegzuwerfen.“ Doch mit seinem achten Podestplatz in der Königsklasse hat der Südafrikaner mit seinem legendären Landsmann Paddy Driver gleichgezogen. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

WIE HABEN SIE EIN SO PERFEKTES WOCHENENDE HINBEKOMMEN?

Ganz ehrlich bin ich über dieses Wochenende sehr glücklich. Das Team und die Ingenieure haben einen sehr guten Job gemacht. Ich habe alles von ihnen bekommen, was ich haben wollte. Wir hatten schon am Freitag ein gutes Gefühl, aber wir haben trotzdem noch etwas vermisst. Am Samstag wurde es noch besser, und am Sonntag, als die Bedingungen bei der Hitze auf dieser Strecke wirklich schwierig waren, weil der Druck vorne in die Höhe ging und der Hinterreifen am Limit war, haben wir einen guten Speed und eine gute Konstanz hinbekommen.

WIE WICHTIG WAREN DIE GUTEN STARTS SOWOHL IM SPRINT- ALS AUCH IM HAUPTRENNEN?

Sie waren sehr wichtig. Wir haben den Beginn unserer Beschleunigungsphase deutlich verbessern können, da muss ich den Ingenieuren auch besonders für danken. KTM hatte hier einen sehr guten Job gemacht, und ich hatte das Gefühl, dass auch wir hier noch Potenzial haben. Wir konnten diese Lücke nun schließen, und darüber bin ich sehr froh.

WIE SCHWER WAR ES, BRAD BINDER HINTEN ZU HALTEN?

Ich habe versucht, sehr konzentriert zu fahren und sorgsam mit dem Gas umzugehen. Zu Beginn konnten wir zwar leicht tiefe 1.30er-Zeiten fahren, doch zum Schluss war der Hinterreifen völlig hin. Ich konnte die Zeiten trotzdem halten und sah, dass sich eine Lücke auftat.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Pol Espargaró heroisch

Beim erst zweiten Rennwochenende nach seiner Rückkehr fuhr Pol Espargaró im Sprintrennen auf den sechsten Platz. Doch es gab auch Probleme bei KTM.

Von: **Imre Paulovits**

TECH3

Pol Espargaró: Mit sechstem Platz im Sprintrennen seine Klasse bewiesen

KTM-Renndirektor Pit Beirer freute sich bereits am Freitag: „Wir hatten all unsere Fahrer zusammengetrommelt, und dass Pol Espargaró wieder dabei ist, hat mir erst das Gefühl gegeben, dass unsere Familie komplett ist." Der 32-jährige Spanier wuchs auch über sich hinaus und fuhr im Sprintrennen auf den sechsten Platz. „Das war alles, was ich derzeit aus meinem Körper herausholen kann. Ein Nerv in meinem Hals ist beschädigt, die Muskeln über meinem Schulterblatt daher nicht einsatzfähig. So kann man ein MotoGP-Motorrad natürlich nicht lange am Limit bewegen." Wenn auch nicht in den Top 6, aber immerhin brachte Espargaró die GasGas im Hauptrennen als Zwölfter über die Ziellinie. „Als ich Jack Miller vor mir sah, gab ich alles, um noch an ihm vorbeizukommen." Doch all der Einsatz nutzte nichts, er bekam wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung drei Strafsekunden, was ihn auf den 14. Platz zurückversetze. „Uns war aber klar, was Pol da vollbracht hat. Wir haben ihn gebeten, seinem Körper nun etwas Ruhe zu gönnen", so Beirer."

Jack Miller wollte beim Heimrennen seines Arbeitgebers ein Highlight setzen, doch er konnte nicht lange vorne mitmischen. „Wir haben auf dem Sachsenring und in Assen die Gewichtsverteilung verändert, das funktioniert für meinen Fahrstil nicht. Ich kann so nicht meinen Kurvenspeed fahren und so verliere ich auf den ganzen nachfolgenden Geraden. In Barcelona möchte ich wieder zu meinem früheren Setup zurück, dann sollte es wieder vorwärts gehen." Beirer hat Verständnis für den Australier. „Man kann die Erfahrung, die Jack zu uns gebracht hat, gar nicht hoch genug einschätzen. Deshalb tut es mir leid für ihn, dass all dies erst einmal Brad Binder beflügelt hat, er aber derzeit Probleme hat. Ich hoffe, dass wir ihm bald ein Motorrad geben können, mit dem er regelmäßig in den Top 5 mitfahren kann. ■

KOMMENTAR

BEIM ÖSTERREICH-GP WURDE der Unterhaltungswert des Renntages auf ein noch nie dagewesenes Niveau gehoben, was wohl bald Schule machen wird. Neben all den neuen Fan-Aktivitäten, die dieses Jahr eingeführt wurden, stimmten vor dem MotoGP-Rennen DJs gemeinsam mit den Streckensprechern die Zuschauer auf den Tageshöhepunkt ein. Die ältere Generation mag dies gestört haben, aber es war ganz die Art, wie das jüngere Publikum bei Extrem- und Stadionsportarten abgeholt wird. Dorna Commercial Director Dan Rossomondo hatte schon bei seinem Amtsantritt angekündigt, dass er die Grands Prix attraktiver machen will, die Österreicher, die er auch konsultiert hat, haben es jetzt präsentiert. Dies sollte aber nicht von der Hauptrolle des Sports ablenken. Sollten die Abstände durch die Reifendruck-Kontrollen wieder größer werden, wird kein Musikspektakel gegenhalten können.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

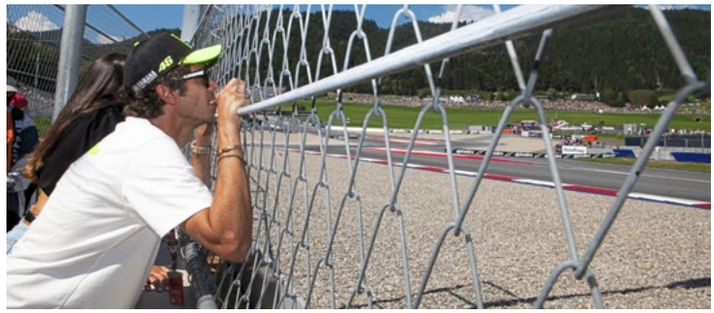
AUS DEM FAHRERLAGER

FEINER GIGANTISMUS

In Österreich ist es gesellschaftlich nicht verpönt, zu zeigen, was man hat. Und so ist um den Red Bull Ring herum eine Struktur entstanden, die ihresgleichen sucht. Wie Dietrich Mateschitz den verwahrlosten Österreichring noch zu Lebzeiten zu einer Anlage umgestaltet hat, an der sich alle Rennstrecken der Welt messen lassen müssen, war schon länger bekannt. Nun haben seine Nachfolger noch einmal nachgelegt. Das konnten die aus aller Herren Länder angereisten Medien schon erleben, bevor sie die Anlage überhaupt betraten. Akkreditieren kann man sich bei den meisten Grands Prix entweder in einem Büro, Zelt oder Container, beim GP von Österreich passierte dies in einem Kulturzentrum, dessen Treppe bereits Filmpalast-Atmosphäre versprühte, bevor sich ein gewaltiges Office auftat.

FÜR AUGEN UND OHREN

Auch was sich die Organisatoren um die Rennen herum einfallen ließen, konnte sich sehen lassen. Die alljährlichen Flug-Shows aus der Red-Bull-Kollektion und der österreichischen Armee durften da nicht fehlen, die österreichische Hymne wurde von Pop-Star Alexander Eder gesungen, während drei Hubschrauber rot-weiß-rote Kondensstreifen im Flug versprühten. Bei der Siegerehrung übergaben Extrem-Mountainbiker Fabio Wibmer und Surf-Legende Robby Naish die Pokale.



GULD

Zaungast Valentino Rossi: Rollerfahrt mit Freundin und großem Effekt

DER DOKTOR VOR ORT

Valentino Rossi besuchte den österreichischen WM-Lauf, und seine Anwesenheit wirkte Wunder. Der neunfache Weltmeister fuhr mit seiner Freundin Francesca Sofia Novello auf dem Roller um die Strecke herum, was er dort gesehen hatte, konnten die VR46-Fahrer bestens nutzen. Francesco Bagnaia gewann beide Rennen, Marco Bezzecchi fuhr aufs Podest und Celestino Vietti konnte erstmals seit fast 15 Monaten wieder ein Moto2-Rennen gewinnen. Der „Chef" feierte mit seinen Fahrern mit, Bagnaia und Bezzecchi flogen mit dem Privatflieger heim, um dort weiterzufeiern.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Spielberg (A) – 20. August 2023 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 121,744 km über 28 Runden à 4,348 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 33 Grad. Schnitt des Siegers: 172,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	28	42.23,315 min	311,6 km/h	1.29,840 min	H/M	25
2.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	28	+5,191 sec	311,6 km/h	1.29,992 min	H/M	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	28	+7,708 sec	314,4 km/h	1.30,022 min	H/M	16
4.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	28	+10,343 sec	315,7 km/h	1.30,204 min	H/M	13
5.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	28	+11,039 sec	310,3 km/h	1.30,207 min	H/M	11
6.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS–GP	28	+11,724 sec	311,6 km/h	1.30,335 min	H/M	10
7.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	28	+12,917 sec	313,0 km/h	1.30,316 min	H/M	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR–M1	28	+19,509 sec	309,0 km/h	1.30,557 min	H/M	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS–GP	28	+20,231 sec	310,3 km/h	1.30,052 min	H/M	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	28	+20,729 sec	314,4 km/h	1.30,326 min	H/M	6
11.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR–M1	28	+21,527 sec	311,6 km/h	1.30,680 min	H/M	5
12.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+23,027 sec	310,3 km/h	1.30,748 min	H/S	4
13.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	28	+24,259 sec	313,0 km/h	1.30,395 min	H/M	3
14.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	28	+25,365 sec	310,3 km/h	1.30,679 min	H/M	2
15.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	28	+25,475 sec	310,3 km/h	1.30,406 min	H/M	1
16.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	28	+28,073 sec	314,4 km/h	1.30,783 min	H/M	–
17.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	28	+28,998 sec	310,3 km/h	1.30,966 min	H/M	–
18.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	28	+32,316 sec	310,3 km/h	1.31,190 min	H/M	–
19.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS–GP	28	+42,392 sec	310,3 km/h	1.31,378 min	H/M	–
20.	Iker Lecuona (E)	Honda RC 213 V	28	+46,239 sec	307,6 km/h	1.31,264 min	H/M	–
	Nicht gewertet:							
	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS–GP	27	+1 Runden	309,0 km/h	1.30,924 min	H/M	–
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	12	+16 Runden	310,3 km/h	1.30,896 min	H/M	–
	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS–GP	6	+22 Runden	307,6 km/h	1.30,843 min	H/M	–

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.28,539 min
2.	Viñales	1.28,576 min
3.	Binder	1.28,653 min
4.	Miller	1.28,769 min
5.	A. Márquez	1.28,828 min
6.	Marini	1.28,839 min
7.	Bezzecchi	1.28,908 min
8.	Oliveira	1.28,966 min
9.	Quartararo	1.29,034 min
10.	Zarco	1.29,113 min
11.	A. Espargaró	1.29,245 min
12.	Martín	1.30,367 min
13.	P. Espargaró	1.29,295 min
14.	Bastianini	1.29,365 min
15.	Morbidelli	1.29,446 min
16.	Mir	1.29,454 min
17.	R. Fernández	1.29,476 min
18.	M. Márquez	1.29,479 min
19.	Nakagami	1.29,508 min
20.	Di Giannantonio	1.29,681 min
21.	Lecuona	1.29,751 min
22.	A. Fernández	1.29,962 min
23.	Savadori	1.29,962 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Bagnaia	21.01,844 min
2.	Binder	+2,056 sec
3.	Martín	+5,045 sec
4.	A. Márquez	+8,252 sec
5.	Miller	+11,365 sec
6.	P. Espargaró	+11,816 sec
7.	A. Espargaró	+11,960 sec
8.	Viñales	+11,984 sec
9.	Morbidelli	+13,634 sec
10.	M. Márquez	+14,435 sec
11.	Di Giannantonio	+15,251 sec
12.	Mir	+16,740 sec
13.	Bastianini	+18,825 sec
14.	R. Fernández	+19,536 sec
15.	Quartararo	+22,321 sec
16.	Lecuona	+25,593 sec
17.	A. Fernández	+25,789 sec

Schnellste Runde: Bagnaia 1.29,383 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	251
2.	Martín	189
3.	Bezzecchi	183
4.	Binder	160
5.	Zarco	125
6.	Marini	120
7.	A. Espargaró	117
8.	Miller	96
9.	A. Márquez	92
22.	Folger	9
28.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	354
2.	KTM	201
3.	Aprilia	166
4.	Honda	93
5.	Yamaha	93

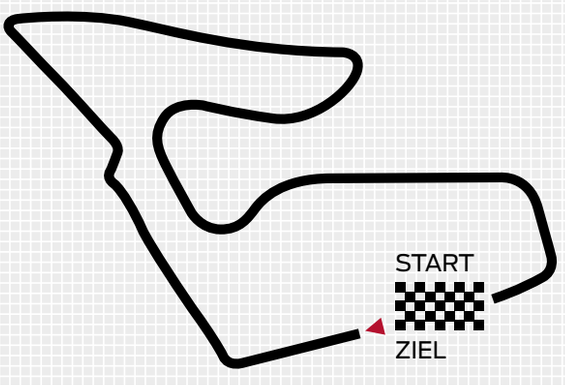
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	314
2.	Mooney VR46 Racing Team	303
3.	Ducati Lenovo Team	285
4.	Red Bull KTM Factory Racing	256
5.	Aprilia Racing	203
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	138
7.	Gresini Racing MotoGP	129
8.	LCR Honda	84
9.	GasGas Factory Racing Tech3	68
10.	Cryptodata RNF MotoGP Team	58

RED BULL RING (A) 4,348 KM

Rundenrekord: **1.29,840, Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**
Absoluter Rekord: **1.28,533, Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **321,4 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**

STRECKE



„Wir sind derzeit überall stark. Was die Ducati-Ingenieure und mein Team mir hingestellt haben, stimmt mich zuversichtlich."

Francesco Bagnaia

DUCATI

Bagnaia: Endgültig eine Lichtgestalt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Celestino Vietti kann plötzlich w

Überraschung: Celestino Vietti (#13) hatte mehr Reifenreserve als Acosta

MOTOGP

Wie aus dem Nichts katapultierte sich Celestino Vietti dank gutem Reifen-Management zum Sieg. Lukas Tulovic konnte sich über seine erste Top-10-Platzierung freuen, sein Teamkollege Darryn Binder wurde verletzt.

Von: **Imre Paulovits**

Da trauten viele ihren Augen nicht. Celestino Vietti, der 2022 als großer Titel-Favorit begonnen hatte, zum Saisonschluss aber immer weiter absackte und in diesem Jahr nur in Le Mans und Mugello mit einem vierten und einem fünften Platz ein kurzes Hoch erlebte, machte sich auf den Vormarsch. Dass er sich für die erste Startreihe qualifizieren konnte, machte noch keine großen Wellen, doch als er im Rennen nach modera-

MotoGP

Binder verlängert, Zarco bei LCR

Dass Johann Zarco bei LCR-Honda unterschrieben hat, zeugt von viel Umbruch bei Ducati. Bei KTM hat Brad Binder bis 2016 verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich hatten alle spektakuläre Ankündigungen von KTM erwartet, es wurde lediglich verkündet, dass Brad Binder bereits jetzt einen Vertrag für 2025 und ’26 abgeschlossen hat. Da der Südafrikaner aber bereits im Mai preisgegeben hatte, dass er mit den Österreichern eine sehr lange gemeinsame Planung vereinbart hat, kam dies nicht unerwartet. Es gibt aber noch immer keine Lösung, wie nach der Verpflichtung von Pedro Acosta fünf Fahrer auf den vier zur Verfügung stehenden Plätzen verteilt werden sollen. KTM-CEO Stefan Pierer und Renndirektor Pit Beirer hatten alles versucht, um einen zusätzlichen Platz auszuhandeln. „Wenn wir mit einer weiteren Marke einsteigen wollten, hätte die Dorna das nur akzeptiert, wenn wir mit einer völligen Neukonstruktion kommen. Dafür bleibt aber keine Zeit. Wir hatten vorgeschlagen, ganz auf unsere Kosten ein Junior-Team mit Aki Ajo und Pedro Acosta aufzuziehen, und sobald ein neuer Hersteller in die MotoGP kommt, dieses wieder herzugeben“, verrät Beirer. „Aber bislang sind wir damit abgeblitzt.“ Stefan Pierer hat in der letzten Woche verlauten lassen, dass es wohl ein Shootout zwischen Augusto Fernández und Pol Espargaró um den verbleibenden Platz geben wird, was vielen Fans angesichts der Leistungen von beiden Fahrern aber sauer aufgestoßen ist. Aber vielleicht tut sich bis Ende der Saison noch etwas.

POLARITY PHOTO

Freundliche Vertragssitzung: Brad Binder (3.v.l.) mit Konzern- und Sport-Oberen

Auch um den Weggang von Marc Márquez von Honda ist es ruhig geworden, es hat im Hintergrund wohl einige Gespräche gegeben. Dafür hat Johann Zarco am Sonntagabend bekannt gegeben, dass er für 2024 bei LCR-Honda unterschrieben hat. Bei Ducati wird es wohl noch ein Erdbeben geben. Marco Bezzecchi sollte von den Roten samt Crewchief Matteo Flamigni zu Pramac transferiert werden, Valentino Rossi will seinen Schützling aber unbedingt in seinem Team halten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ieder gewinnen

tem Start zuerst Tony Arbolino überholte, dann Jake Dixon, Ai Ogura und schließlich auch vor Spitzenreiter Pedro Acosta nicht Halt machte, da waren plötzlich alle wach. Und je mehr sich die beiden um die Führung stritten, desto klarer wurde es: Vietti hatte mehr Reifenreserven. Und so fuhr er seinem ersten Moto2-Sieg seit Barcelona Anfang Mai 2022 entgegen. „Es ist wohl einer der wichtigsten Siege in meiner Karriere“, frohlockte Vietti. „Mein Team hat mir ein perfektes Motorrad hingestellt. Ich wusste, dass es mit dem Verschleiß des Vorderreifens kritisch würde, so habe ich in den ersten acht Runden versucht, die Rundenzeit mehr am Exit zu holen. Erst als der Tank leerer wurde, habe ich begonnen, auch vorne zu pushen. Das hat mir für die letzten Runden zusätzliche Reserven verschafft.“

Überglücklich war auch Lukas Tulovic über seine erste Top-10-Platzierung in der WM. „Wir haben von Freitag auf Samstag einen Riesenschritt gemacht, und auch die Strategie in Q1, mit der wir in die Q2 gekommen sind, war perfekt“, freute sich der 23-jährige Intact-Pilot. „Im Rennen habe ich zunächst ein paar Plätze verloren, konnte dann aber teilweise zwei Fahrer auf einmal vor Kurve 1 überholen. Zum Schluss war es ein reiner Überlebenskampf, ich bin aber überglücklich über das Resultat.“

Für den zweiten Intact-Piloten Darryn Binder endete der Österreich-Grand-Prix weniger glücklich. In der dritten Runde rutschte ihm in der Schikane das Vorderrad weg, Sam Lowes konnte nicht mehr ausweichen und touchierte den am Boden liegenden Binder. Dabei verletzte sich der Südafrikaner am Rücken. Ein erster CT-Scan zeigte eine Fraktur des Querfortsatzes des dritten Wirbelkörpers, weitere Untersuchungen müssen nun Aufschluss darüber geben, inwiefern der 25-Jährige erneut ausfällt. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Wenn er auf dem Red Bull Ring auch unauffällig agierte, konnte Marc Márquez das erste Mal seit Malaysia 2022 wieder ein MotoGP-Rennen über die volle Distanz beenden und kassierte als Zwölfter vier Punkte. Ein Waterloo erlebte das in Silverstone so erfolgreiche Aprilia-Team, obwohl Maverick Viñales sich als Zweitschnellster qualifiziert hatte. „Wie mir am Start in beiden Rennen alle davongefahren sind, zeigt, wo unser Schwachpunkt liegt. Die Ingenieure müssen unbedingt eine Lösung für die Kupplung finden, dann sind wir konkurrenzfähig“, so Viñales.

STRASSENSPORT

Der Weg in die Motorrad-WM wurde von der Dorna neu geordnet. Um den Vorsprung der Südeuropäer im Umgang mit Rennprototypen zu egalisieren, wird der Northern Talent Cup ab 2024 mit dem Moto3-Production-Racer Honda NSF 250 R bestritten, nicht mehr mit der als preiswertes Einstiegsmotorrad konzipierten KTM RC 250. Der Austrian Talent Cup, der mit der KTM bestritten wird, wird ab dem nächsten Jahr auf Deutschland ausgeweitet. So bekommen die Fahrer aus dem MiniGP eine Stufe mehr für den Aufstieg.

STRASSENSPORT

Die Motorradwelt musste letzte Woche von drei beliebten Persönlichkeiten Abschied nehmen. Der 22-jährige Honda-Werksfahrer Haruki Noguchi erlag am Donnerstag seinen bei der Asien-Meisterschaft in Mandalika erlittenen Verletzungen. In Spa starb beim Biker Festival der beliebte 84-jährige deutsche Sammler Günther Knupperz unter noch nicht ganz geklärten Umständen. In Italien verstarb Piaggio-Konzernchef Roberto Colaninno im Alter von 80 Jahren. Es gab beim Österreich-Grand-Prix am Samstag eine Schweigeminute.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Spielberg (A) – 20. August 2023 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,004 km über 23 Runden à 4,348 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Celestino Vietti (I)	Kalex	23	36.25,093 min	1.34,559 min	25
2.	Pedro Acosta (E)	Kalex	23	+1,435 sec	1.34,453 min	20
3.	Ai Ogura (J)	Kalex	23	+5,189 sec	1.34,487 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	23	+6,145 sec	1.34,510 min	13
5.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	23	+8,635 sec	1.34,706 min	11
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+14,054 sec	1.35,031 min	10
7.	Filip Salac (CZ)	Kalex	23	+14,492 sec	1.34,695 min	9
8.	Sergio Garcia (E)	Kalex	23	+16,445 sec	1.34,918 min	8
9.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	23	+17,178 sec	1.34,954 min	7
10.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	23	+35,361 sec	1.35,790 min	6
11.	Dennis Foggia (I)	Kalex	23	+37,855 sec	1.35,943 min	5
12.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	23	+39,551 sec	1.35,929 min	4
13.	Izan Guevara (E)	Kalex	23	+40,213 sec	1.36,107 min	3
14.	Marcos Ramírez (E)	Forward	23	+40,410 sec	1.35,909 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	23	+41,098 sec	1.36,137 min	1
16.	Borja Gomez (E)	Kalex	23	+43,446 sec	1.36,225 min	-
17.	Alberto Surra (I)	Forward	23	+45,018 sec	1.36,315 min	-
18.	Rory Skinner (GB)	Kalex	23	+47,622 sec	1.36,230 min	-
19.	Mattia Rato (I)	Kalex	23	+49,861 sec	1.36,355 min	-
20.	Kohta Nozane (J)	Kalex	23	+57,039 sec	1.36,579 min	-
21.	Alonso López (E)	Boscoscuro	23	+1.09,264 min	1.35,213 min	-
22.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	23	+1.10,514 min	1.35,824 min	-
	Nicht gewertet:					
	Joe Roberts (USA)	Kalex	11	+12 Runden	1.35,777 min	-
	Arón Canet (E)	Kalex	10	+13 Runden	1.35,080 min	-
	Albert Arenas (E)	Kalex	9	+14 Runden	1.35,156 min	-
	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	7	+16 Runden	1.35,133 min	-
	Darryn Binder (ZA)	Kalex	2	+21 Runden	1.35,896 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	2	+21 Runden	1.36,480 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	176
2.	Arbolino	164
3.	Dixon	117
4.	Canet	96
5.	López	92
6.	Salac	84
7.	Aldeguer	81
8.	Vietti	80
9.	Chantra	77
10.	Lowes	67
21.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	245
2.	Boscoscuro	131

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	231
2.	Red Bull KTM Ajo	219
3.	Speed Up Racing	173
4.	Pons Wegow LOS40	141
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	25

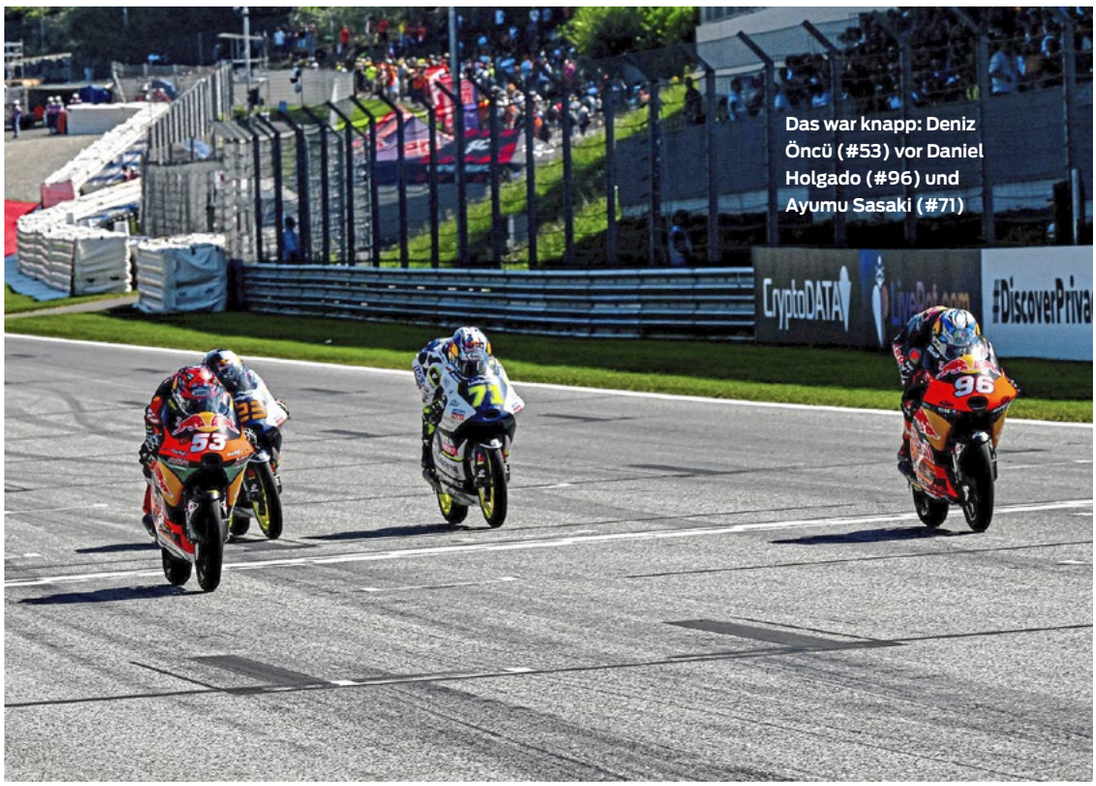
QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Acosta	1.34,040 min
2.	Ogura	1.34,311 min
3.	Vietti	1.34,445 min
4.	Dixon	1.34,532 min
5.	Chantra	1.34,590 min
6.	Aldeguer	1.34,639 min
7.	Arbolino	1.34,728 min
8.	Arenas	1.34,737 min
9.	Gonzalez	1.34,857 min
10.	Canet	1.34,859 min
11.	López	1.35,045 min
12.	Salac	1.35,048 min
13.	VD Goorbergh	1.35,082 min
14.	Lowes	1.35,197 min
15.	Binder	1.35,209 min
16.	Garcia	1.35,311 min
17.	Foggia	1.35,605 min
18.	Tulovic	1.35,676 min
19.	Guevara	1.35,222 min
20.	Bendsneyder	1.35,289 min
21.	Roberts	1.35,304 min
22.	Gomez	1.35,316 min
23.	Ramírez	1.35,349 min
24.	Skinner	1.35,380 min
25.	Alcoba	1.35,554 min
26.	Surra	1.35,675 min
27.	Nozane	1.35,919 min
28.	Rato	1.36,125 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Zweiter Sieg von Deniz Öncü



Das war knapp: Deniz Öncü (#53) vor Daniel Holgado (#96) und Ayumu Sasaki (#71)

MOTOGP

Knapper ging es kaum: Deniz Öncü war im Ziel der lachende Dritte eines Wimpernschlagfinales, bei dem Ayumu Sasaki wieder der Sieg entglitt. Noah Dettwiler feierte bei seinem ersten Wildcard-Einsatz einen sauberen Einstand.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Ayumu Sasaki aus dem Husqvarna-Team von Peter Öttl fuhr auf dem Red Bull Ring zwar das sechste Mal in Folge aufs Podest, doch er hatte den Sieg bereits wieder vor Augen, und es gewann wieder ein anderer. Der 22-jährige Japaner hatte sich in der letzten Runde an die Spitze gesetzt und seine Stärke im letzten Sektor genutzt. Doch dann drückte sich WM-Leader Daniel Holgado in der letzten Kurve innen rein, beide wurden nach

MotoE

Casadei siegt zweimal

Mattia Casadei war auf dem Red Bull Ring der überlegene Mann der MotoE. Randy Krummenacher musste auf der für ihn neuen Strecke kleinere Brötchen backen.

Randy Krummenacher war nach seinem Sieg in Silverstone guter Dinge nach Spielberg gekommen, doch dann musste er feststellen: „Den Aspekt, dass ich die Strecke nicht gekannt habe, habe ich doch unterschätzt. Die Strecke ist doch ziemlich anders als alle anderen, und so mussten wir auch ziemlich von unserem Basis-Setup weg, und das haben wir zunächst nicht wirklich gut hinbekommen.“ So konnte sich der Schweizer aus dem deutschen Intact-Team zwar für Q2 qualifizieren, doch mehr als der zehnte Startplatz war nicht drin. Im ersten Rennen kämpfte er mit Kevin Manfredi, Tito Rabat und Oscar Gutierrez und wurde schließlich Elfter, im zweiten konnte er sich bis auf den siebten Platz verbessern. „Im zweiten Rennen habe ich dann mein Motorrad gefunden, das Vertrauen aufgebaut und gute Rundenzeiten gefahren. Klar geht in einem Sieben-Runden-Rennen nicht viel, Platz 7 war für mich vom zehnten Startplatz aus wie ein Podium. Barcelona kenne ich wieder wie meine Westentasche, dort rechne ich mir wieder viel aus und versuche, wieder viele Punkte zu holen, um in der Tabelle wieder nach vorne zu kommen.“

Kevin Zannoni hatte sich die Pole-Position um 53 Tausendstelsekunden vor Mattia Casadei gesichert, im ersten Rennen setzte sich aber Matteo Ferrari an die Spitze – bis er in der letzten Runde stürzte und Casadei den Sieg vor Eric Granado und Zannoni erbte. Im zweiten Rennen war Casadei dann der Mann, den es an der Spitze zu schlagen galt, und obwohl Ferrari zum Schluss mächtig Druck machte, ließ er sich nicht beirren. Da er auch das zweite Rennen in Silverstone gewonnen hatte, konnte Casadei nun mit drei Siegen in Folge den zweiten Platz in der Tabelle übernehmen. Jordi Torres wurde im ersten Rennen Fünfter, im zweiten Sechster, hat aber noch immer 15 Punkte Vorsprung. ■ IP

WM-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Jordi Torres (E)	189
2.	Mattia Casadei (I)	174
3.	Matteo Ferrari (I)	173
4.	Héctor Garzó (E)	146
5.	Randy Krummenacher (CH)	137
6.	Eric Granado (BR)	127
7.	Kevin Zannoni (I)	95

MOTOGP

Casadei: Doppelsieg und WM-Zweiter

WOBSER

Krummenacher (#3): Spielberg neu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

im Fotofinish

außen getragen, und Deniz Öncü schlüpfte innen durch. „Wir haben mit meinem Team erst nach dem Qualifying die Abstimmung gefunden“, gab Sasaki zu. „Ich hatte dann im Rennen einen guten Speed, und ich habe alles getan, was ich konnte. Klar kann man sagen, dass ich die letzte Kurve noch mehr hätte dichtmachen können. Wenn dann aber doch einer innen reingestochen wäre, wären wir kollidiert und wahrscheinlich gestürzt. Aber ich sollte die Geduld nicht verlieren. Wenn wir so weiterarbeiten, werden Siege kommen, vor allem in Asien, wo ich die Strecken kenne und mich im Vorteil fühle.“ Peter Öttl freut sich nicht nur deswegen auf die zweite Saisonhälfte: Der 18-jährige Collin Veijer fuhr sich die Pole-Position heraus, kämpfte das ganze Rennen im Führungsquartett und verpasste das Podest nur um 16 Tausendstelsekunden. Er könnte noch für manche Überraschung gut sein.

Deniz Öncü freute sich diebisch über den Sieg: „Als ich die Linien von Sasaki und Holgado vor der letzten Kurve gesehen habe, wusste ich, dass ein Angriff kommt, und ich habe innen ideal beschleunigen können – wie Miguel Oliveira 2020 gegen Brad Binder und Jack Miller.“

Wenn er auch nicht in die Punkte fahren konnte, strahlte Noah Dettwiler nach seinem ersten WM-Wochenende übers ganze Gesicht: „In der ersten Runde konnte ich noch nicht ganz den Speed gehen, den die WM-Fahrer vorlegen, aber danach hatte ich eine richtig gute Pace, und ich konnte wieder gut nach vorne fahren. Ich habe auch noch in der letzten Runde in der letzten Kurve einen überholen können und wurde 20. Deshalb bin ich mit diesem Wochenende sehr zufrieden.“ Tom Lüthi und Dani Epp versuchen nun alles, um dem 18-jährigen Schweizer nach diesem vielversprechenden Wildcard-Einsatz für 2024 eine WM-Saison zu ermöglichen. ■

MotoGP Rookies Cup

Mal so, mal so

Im ersten Rennen konnte Álvaro Carpe Cup-Sieger Ángel Piqueras schlagen, im zweiten feierte dieser seinen achten Saisonsieg. Für die Österreicher lief es durchwachsen.

Im ersten Rennen setzte sich ein Trio mit Ángel Piqueras, Álvaro Carpe und Rico Salmela an der Spitze ab, und Carpe konnte seinen ersten Saisonsieg feiern. „Bei der Hitze begannen die Reifen zu rutschen, da hat sich ausgezahlt, dass ich zu Hause viel auf gebrauchten Reifen trainiert habe“, freute sich Carpe. Im zweiten Rennen aber holte Piqueras seinen achten Saisonsieg.

Jakob Rosenthaler wurde im ersten Rennen 14., im zweiten stürzte er. „Ich hatte mir vor fünf Wochen in Barcelona links den fünften Mittelhandknochen gebrochen, das hat meine Fitness mehr beeinträchtigt, als ich gedacht hätte. Das erste Rennen fing gut an, aber ich konnte deshalb zum Schluss nicht mehr angreifen. Im zweiten Rennen habe ich in der zweiten Runde in der Zielkurve den Leerlauf erwischt und bin gestürzt.“ Für Leo Rammerstorfer hatte das Wochenende mit Top-10-Zeiten in den Trainings angefangen. „Doch in den Rennen hatte ich keine Chance, jemanden zu überholen. Im zweiten Rennen musste ich einmal in den Kies und bin dann leider umgekippt.“ ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Ángel Piqueras (E)	273
2.	Álvaro Carpe (E)	162
3.	Máximo Quiles (E)	131
18.	Jakob Rosenthaler (A)	20
25.	Leo Rammerstorfer (A)	2

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Spielberg (A) – 20. August 2023 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,960 km über 20 Runden à 4,348 km. 30 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	34.04,291 min	1.41,611 min	25
2.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	+0,005 sec	1.41,723 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+0,119 sec	1.41,541 min	16
4.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	20	+0,136 sec	1.41,494 min	13
5.	Ivan Ortolá (E)	KTM	20	+3,135 sec	1.41,630 min	11
6.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+5,270 sec	1.41,767 min	10
7.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	20	+8,137 sec	1.41,563 min	9
8.	Diogo Moreira (BR)	KTM	20	+8,382 sec	1.41,825 min	8
9.	David Muñoz (E)	KTM	20	+8,453 sec	1.41,898 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+8,615 sec	1.41,882 min	6
11.	José Antonio Rueda (E)	KTM	20	+8,667 sec	1.41,845 min	5
12.	Matteo Bertelle (I)	Honda	20	+9,239 sec	1.41,898 min	4
13.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+9,516 sec	1.41,816 min	3
14.	Kaito Toba (J)	Honda	20	+14,741 sec	1.42,218 min	2
15.	David Salvador (E)	KTM	20	+19,343 sec	1.42,261 min	1
16.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	20	+19,415 sec	1.42,030 min	-
17.	Romano Fenati (I)	Honda	20	+19,526 sec	1.42,159 min	-
18.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+20,346 sec	1.41,786 min	-
19.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+21,524 sec	1.42,400 min	-
20.	Noah Dettwiler (CH)	CFMoto	20	+21,758 sec	1.42,673 min	-
21.	Filippo Farioli (I)	KTM	20	+21,850 sec	1.42,497 min	-
22.	Scott Ogden (GB)	Honda	20	+22,293 sec	1.42,350 min	-
23.	Tatchakorn Buasri (T)	Honda	20	+29,684 sec	1.42,722 min	-
24.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	20	+31,814 sec	1.42,947 min	-
25.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+31,858 sec	1.43,038 min	-
26.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+32,013 sec	1.42,891 min	-
27.	Joshua Whatley (GB)	Honda	20	+36,954 sec	1.42,808 min	-
28.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	20	+45,512 sec	1.42,382 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	161
2.	Sasaki	135
3.	Öncü	124
4.	Ortolá	118
5.	Masia	109
6.	Moreira	94
7.	Alonso	90
8.	Rueda	65
9.	Artigas	57
10.	Nepa	56

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	227
2.	Honda	150
3.	Husqvarna	138
4.	GasGas	107
5.	CFMoto	62

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	189
2.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	182
3.	Team MTA	174
4.	Red Bull KTM Tech3	163
5.	Leopard Racing	150
6.	GasGas Aspar Team	135
8.	CFMoto PrüstelGP	76

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Veijer	1.41,486 min
2.	Holgado	1.41,543 min
3.	Öncü	1.41,591 min
4.	Masia	1.41,690 min
5.	Rueda	1.41,795 min
6.	Rossi	1.41,908 min
7.	Alonso	1.41,949 min
8.	Sasaki	1.41,961 min
9.	Kelso	1.41,972 min
10.	Muñoz	1.42,093 min
11.	Nepa	1.42,322 min
12.	Suzuki	1.42,339 min
13.	Yamanaka	1.42,459 min
14.	Fenati	1.42,639 min
15.	Ogden	1.43,196 min
16.	Bertelle	1.43,273 min
17.	Furusato	1.42,307 min
18.	Ortolá	1.42,319 min
19.	Moreira	1.42,429 min
20.	Azman	1.42,549 min
21.	Toba	1.42,592 min
22.	Artigas	1.42,777 min
23.	Dettwiler	1.42,882 min
24.	Farioli	1.43,004 min
25.	Salvador	1.43,017 min
26.	Carrasco	1.43,111 min
27.	Aji	1.43,264 min
28.	Whatley	1.43,343 min
29.	Buasri	1.43,434 min
30.	Fellon	1.43,445 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alles wieder anders: Auf dem TT Circuit Assen haben sich die Kräfteverhältnisse in der IDM Superbike wieder verschoben

EISELE

Doppelsieg und Drama

Florian Alt hätte in Assen in der IDM Superbike vorzeitig den Titel für Honda holen sollen, doch ein Sturz zerstörte den Traum. Der Doppelsieg von Ilya Mikhalchik macht es beim Finale nicht leichter.

Von: **Anke Wieczorek**

Ilya Mikhalchik war auf dem TT Circuit Assen unschlagbar. Titelfavorit Florian Alt wusste von vornherein, dass es schwierig werden würde, den Ukrainer auf der Honda zu schlagen, „denn die BMW funktioniert hier sehr gut“. Die langen Kurven kommen der M 1000 RR sehr gelegen. „Wir können hier nicht auf die Meisterschaft gucken. Ziel wird es vielmehr sein, in Richtung Ilya zu kommen.“ Alt erhoffte sich mit ihm ein Duell an der Spitze.

EISELE

Saubere Leistung: Jan-Ole Jähnig fährt als Rookie aufs Podest

Alle, die auf dem Red Bull Ring wegen der Überschneidung mit der Langstrecken-WM in Suzuka gefehlt hatten, waren auch wieder mit von der Partie: Mikhalchik, Alt, Bastien Mackels, Leandro Mercado.

Den besten Start ins erste Rennen hatte Toni Finsterbusch. Das Vorderrad ein paar Zentimeter in der Luft, schoss der Sachse auf und davon. Polesetter Mikhalchik klemmte dahinter. Als Finsterbusch, der ansonsten auf der Bremse eine Bank ist, einen Fehler machte, war es um seine Führung geschehen. Mikhalchik stürmte davon und hatte ab diesem Zeitpunkt keine Gegner mehr an der Spitze.

Auf dem dritten Platz hatte sich Florian Alt mit der Honda positioniert. Er war vom sechsten Startplatz gekommen, doch der war nicht ganz so ausschlaggebend, da Alt im Qualifying auf seiner schnellsten Runde gestört worden war. Alt wusste, dass er schneller war, als die Startposition aussagte. Ab der vierten Runde ging das Gerangel los. Patrick Hobelsberger überholte vom vierten Platz aus Alt, der es dadurch wiederum mit seinem direkten Titelkonkurrenten Hannes Soomer zu tun bekam. Was ihm die Meisterschaft bedeutet, umreißt der Este ganz klar: „Ich will diesen Titel unbedingt, ich bin nicht nur wegen ein paar Rennen in die IDM gekommen.“ Im Zweikampf ließen weder Alt noch Soomer locker. Unter dem Druck von Alt machte Soomer Fehler, fuhr einen zu großen Bogen in der Doppel-Rechts-Kurve, und schon war der Deutsche vorbei.

Hobelsberger überholte mit einem Tempoüberschuss seinen Teamkollegen Finsterbusch. Den schnappte sich am Ende auch noch Alt.

Sieger Mikhalchik sprach im Ziel von einem schwierigen Rennen mit Grip-Problemen am Ende. Und Florian Alt erzählte von den Schwierigkeiten, mit vollem Tank zu fahren, und dass er erst zum Ende des Rennens voll angreifen konnte, als schon Sprit verbraucht war.

Ins zweite Rennen ging Alt mit einem Vorsprung von 59 Punkten auf Hannes Soomer. Theoretisch war der Titel zum Greifen nah. Dann der Schock: Gleich in den ersten Runden lag der große Favorit mit der roten Honda mit der Startnummer 66 am Boden. Gestürzt, weil er dem bereits liegenden Bálint Kovács ausweichen musste. Es war fatal: Im entscheidenden Moment kam Alt nicht ins Ziel. Selbst, wenn sein Punktepolster noch üppig ist, den Titel hat er längst noch nicht in der Tasche. Und Mikhalchik, der sich den nächsten Sieg holte, wurde dazu vom sechsten Tabellenrang auf den zweiten Platz gespült.

Finsterbusch hatte zu Beginn erneut die Führung übernommen, stürzte aber aus dem Geschehen. Mercado ließ sich auf der grünen Kawasaki vorn blicken. Im ersten Lauf war der Argentinier auf keinen grünen Zweig gekommen, jetzt fing es an, für ihn richtig zu laufen. Überragend präsentierte sich vor allem Rookie Jan-Ole Jähnig, der sein erstes Podium in Deutschlands höchster Motorradrennsportklasse holte und als Dritter hinter Patrick Hobelsberger einlief. „Wenn mir das einer zum Saisonanfang gesagt hätte, dem hätte ich geantwortet: Du bist doch besoffen, Alter“, meinte Jähnig ganz aufgedreht.

EISELE

Unerwartetes Drama: Statt vorzeitigem Titelgewinn Sturz von Florian Alt

Was sonst auffiel: Rob Hartog hat nach langer Verletzung sein Comeback in der IDM Superbike gegeben. Paul Fröde hat seine am Red Bull Ring völlig zerstörte Honda wieder aufgebaut und kam auf P17 ins Ziel. Marc Moser kam als Gastfahrer beim ersten Einsatz einer Ducati Panigale V4R auf P18 und P13 an. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIM/IDM Sidecar

Neun Punkte Vorsprung

Zwei Siege von Todd Ellis/ Emmanuelle Clement machen Hoffnung auf die Verteidigung des WM-Titels.

Von: **Anke Wieczorek**

Todd Ellis ging am Samstag im Sprintrennen etwas rauer zur Sache, als er Harry Payne/Kevin Rousseau unter Druck setzte. Der ersten Attacke hielt Payne noch stand, doch bei der zweiten kam es zur Berührung, wobei Payne von der Strecke abkam und einige Positionen verlor. Payne schnaubte vor Wut, aber die Situation konnte nicht rückgängig gemacht werden. Jetzt galt es für Ellis, noch Tim Reeves/Mark Wilkes an der Spitze einzuholen, doch als sich dieser unerwartet verschaltete, gelang das mühelos. „Der Fehler hat uns in die Karten gespielt“, so Ellis, der durch den Sieg den Birchall-Brüdern die WM-Führung abgenommen hat. Ben Birchall hatte sich für seinen verletzten Bruder Tom prominenten Ersatz ins Boot geholt: Callum Crowe, eingefleischter TT-Fahrer. Crowe war das erste Mal in Assen und auch gleich auf dem Podest. Im Hauptrennen am Sonntag fuhren Reeves und Payne Kampflinie, konnten aber einen weiteren Sieg von Ellis nicht verhindern. Es ist der dritte in Folge, und das britisch-französische Gespann rangiert jetzt mit neun Punkten Vorsprung auf die Birchalls an der Tabellenspitze. Im Schatten des Geschehens ganz vorn agierten Stephen Kershaw/Ryan Charlwood. Sie arbeiteten sich beharrlich nach vorn. Mit 26 eingefahrenen Punkten am Assen-Wochenende stürzten sie sogar Payne/Rousseau vom dritten Platz in der Gesamtwertung. Reeves beendete das Rennen am Ende nur als Achter. Nach dem gelungenen Start machte die Technik Probleme. Mit den Sidecar-Rennen im Rahmen der IDM-Veranstaltungen ist für dieses Jahr Schluss. Der Kampf wird erst am 7./8. Oktober beim Sidecar-Festival in Oschersleben fortgesetzt, danach kommt das Finale in Estoril. In der untergeordneten IDM-Sidecar-Wertung haben Ted und Vincent Peugeot ihre Führung ausgebaut. ■

GRAMM

Die Weltmeister siegten und sind Gesamt-Erster: Todd Ellis/Emmanuelle Clement

EISELE

18 Gespanne nahmen die Fahrt ins Hauptrennen auf

IDM Supersport

Sturz, Strafe, Erleichterung

Melvin van der Voort hat sich verkalkuliert und die Tabellenführung nicht übernehmen können.

Von: **Anke Wieczorek**

Die drei Titelkandidaten Twan Smits, Melvin van der Voort und Andreas Kofler standen in der ersten Startreihe. Das erste Rennen endete mit einem Sturz, einer Strafe und einer geänderten Ergebnisliste. Kofler gelang der Start am besten, die Niederländer Smits und Van der Voort behinderten sich gegenseitig. Davon profitierte Gradinger, der sich auf die zweite Position schieben konnte. Dann kamen die Niederländer doch noch in Fahrt. Sie übernahmen die Führung. Van der Voort war besonders im ersten Sektor stark, verlor aber plötzlich zwei Sekunden, und Smits war vorn. Es war ein Zweikampf vom Feinsten, der dramatisch endete. Van der Voort raste auf den letzten Metern auf der Ziellinie an Smits vorbei. Es kam zur Berührung. Smits verlor das Vorderrad. Van der Voort stürmte weiter ins Ziel. Smits stürzte, seine Yamaha samt Transponder rutschte ins Ziel. Er bewegte sich noch zu Fuß über die Ziellinie. Der Vorfall kam vor die Rennleitung. Van der Voort bekam eine Zehn-Sekunden-Strafe für die vermeidbare Kollision und fiel auf den fünften Platz zurück. Das machte Gradinger zum Sieger, der sagte: „Die Jungs vorn sind ein extremes Tempo gegangen, und ich habe zum ersten Mal Armpump gehabt.“ Kofler wurde als Zweiter gewertet und „hätte ein paar Mal fast auf der Schnauze gelegen“. Erleichterung bei Kawasaki: Der letztjährige Gesamt-Dritte Luca De Vleeschauwer holte sich mit P3 endlich den ersten Podiumserfolg in diesem Jahr. Im Vergleich dazu ging es im zweiten Lauf gesittet zu. Die Entscheidung fiel aber vorzeitig, als die rote Flagge wegen eines Sturzes von Wojciech Wieczorkiewicz geschwenkt wurde. Rennabbruch. Es wurde nicht neu gestartet. ■

EISELE

Smits, Van der Voort und Gradinger bekamen nach dem zweiten Rennen Pokale

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Supersport 300

Iglesias ist Meister

Der Hauptgegner kommt nicht mehr, und damit ist der Spanier Inigo Iglesias vorzeitig Meister.

Walid Khan kommt nach seiner umstrittenen Handbewegung gegen Petr Svboda auf dem Red Bull Ring nicht mehr, und Inigo Iglesias gewann jetzt in Assen das zweite Rennen in der Nachwuchsklasse im Fotofinish gegen Dirk Geiger. Damit ist der Spanier vorzeitig Meister. Es steht schon fest, wie es mit ihm weitergeht: Sein Weg führt im Team Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki kerzengerade in die Supersport-300-WM. Für das Team ist es der zweite IDM-Titel in Folge, dennoch wird man sich aus der Serie zurückziehen. Die arbeitsmäßige Belastung für die beiden Teamchefs ist zu hoch. Iglesias musste sich bei seinem Titelgewinn in einer Gruppe von neun Gegnern behaupten. „Ich war auf letzter Rille unterwegs, konnte mich aber nicht absetzen. Also habe ich mich auf die letzte Kurve vorbereitet und bin volles Risiko gegangen“, so der 21-Jährige. Ruben Bijman überquerte auf seiner Heimstrecke als Dritter die Ziellinie, musste seinen Podiumsplatz aber sofort aufgeben: In der letzten Runde hatte er die Streckenbegrenzung überschritten. Somit wurde er um eine Position zurückversetzt. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP: AUFSTEIGER

Marvin Siebdrath ist jetzt schon in die IDM Supersport aufgestiegen und hat das Motorrad seines verletzten Teamkollegen Yves Stadelmann übernommen. Da Siebdrath keine Chancen hat, seinen Titel in der IDM Supersport 300 zu verteidigen, wurde der Schritt vorgezogen. Für ihn hat die Saison 2024 also schon jetzt begonnen.

IDM SBK: WEBER VERKAUFT

Das Kawasaki Weber-Motos Racing Team ist in der IDM eine Institution. Jetzt verkauft Inhaber Emil Weber sein Motorradgeschäft. Er übergibt seine Emil Weber Motos AG in Rümlang ZH am 1. Januar 2024 an die Hostettler Group. „Das ist die beste Lösung für mich, da ich keinen Nachfolger habe“, sagt der 57-jährige erfolgreiche Schweizer. Er soll Vermieter des 2007 eröffneten Ladenlokals bleiben. Die 18 Mitarbeiter werden weiterbeschäftigt. In einer separaten Liegenschaft wird Weber als Privatier die Rennsportaktivitäten fortsetzen. Das IDM-Team bleibt also, bekommt aber einen neuen Namen. Im Moment hat er mit Leandro „Tati“ Mercado den einzigen Kawasaki-Fahrer im ganzen IDM-Superbike-Feld verpflichtet.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Assen (NL): 20.08.2023; 11. IDM-Lauf; 68,325 km über 15 Runden; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	24.50,766 min
2.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+4,410 s
3.	Florian Alt (D)	Honda	+5,846 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+5,949 s
5.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+7,346 s

Assen (NL): 20.08.2023: 12. IDM-Lauf; 68,325 km über 15 Runden; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	24.59,996 min
2.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+3,375 s
3.	Jan-Ole Jähnig (D)	BMW	+3,748 s
4.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki	+4,187 s
5.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+5,241 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	197
2.	Mikhalchik	161
3.	Hobelsberger	157
4.	Soomer	149
5.	Finsterbusch	138
6.	Steinmayr	127
7.	Mackels	113
8.	Kovacs	89
9.	Jähnig	85
10.	Mercado	76
11.	Krzemien	69
12.	Schmidt	65
13.	Leonov	62
14.	Kartheininger	54
15.	Velthuizen	38

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Assen (NL): 20.08.2023: 11. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Runden; 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	22.12,522 min
2.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+0,571 s
3.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+3,096 s
4.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+4,368 s
5.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+5,907 s

Assen (NL): 20.08.2023: 12. IDM-Lauf; 40,995 km über 9 Runden, 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Twan Smits (NL)	Yamaha	15.20,488 min
2.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+0,230 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+4,079 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+6,625 s
5.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+7,028 s

PUNKTESTAND

1.	Smits	195
2.	Van der Voort	186
3.	Kofler	182
4.	Gradinger	164
5.	De Vleeschauwer	119
6.	Merckelbagh	97
7.	Orgis	93
8.	Prasek	80
9.	Beinlich	71
10.	Rörig	63
11.	Kocourek	58
12.	Feigl	51
13.	Stadelmann	40
14.	Raemy	33
15.	Vugrinec	27

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Assen (NL): 19.08.2023, 11. IDM-Lauf; 45,55 km über 10 Runden; 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki	18.48,795 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,057 s
3.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,204 s
4.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,326 s
5.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki	+3,424 s

Assen (NL): 20.08.2023, 12. IDM-Lauf; 45,55 km über 10 Runden; 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	18.49,514 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,030 s
3.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki	+0,506 s
4.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,332 s
5.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki	+0,659 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	216
2.	Khan	163
3.	Schneider	147
4.	Geiger	142
5.	Lehmann	130
6.	Tonn	119
7.	Bijman	108
8.	Fleerackers	97
9.	Svoboda	72
10.	Siebdrath	62
11.	Zachmann	61
12.	Molenaar	59
13.	Beekmans	52
14.	Svendsen	47
15.	Szamado	45

ERGEBNIS WM SIDECAR

Assen (NL): 19.08.2023; 9. WM-Lauf; 40,995 km über 9 Runden; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ellis/Clement (GB/F)	Yamaha	15.56,197 min
2.	Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha	+0,445 s
3.	Birchall/Callum (GB/GB)	Honda	+0,598 s
4.	Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha	+1,523 s
5.	Payne/Rousseau (GB/F)	Yamaha	+1,899 s

Assen (NL): 21.08.2023; 10. WM-Lauf; 72,88 km über 16 Runden; 18 Fahrer gestartet, 14 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ellis/Clement (GB/F)	Yamaha	28.17,693 min
2.	Birchall/Callum (GB/GB)	Honda	+4,283 s
3.	Kershaw/Charlwood (GB/GB)	Yamaha	+4,476 s

PUNKTESTAND

1.	Ellis	198
2.	Birchall	189
3.	Kershaw	125
4.	Payne	124
5.	Christie	124
6.	Reeves	94
7.	Päivärinta	93
8.	Streuer	59
9.	Sattler	53
10.	Peugeot	52

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Langbahn-WM Scheeßel

Advantage „Bomber“ Harris

Aus dem Dreikampf um den Langbahn-WM-Titel wurde in Scheeßel ein Zweikampf zwischen Chris Harris und Martin Smolinski. Und das, obwohl der Sieger Kenneth Kruse Hansen hieß.

Von: **Thomas Schiffner**

GOFFELMEYER

Sieger Kenneth Kruse Hansen (#333) vor Fienhage (#125) und Meijerink (#63)

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte: Chris Harris und Martin Smolinski sind die beiden Topfavoriten auf den Langbahn-Weltmeistertitel 2023. Vor Scheeßel führte Harris mit nur einem Punkt Vorsprung vor Smolinski, der Brite Zach Wajtknecht zwei Punkte hinter dem Bayern.

Wajtknecht hatte einen gebrauchten Tag auf der schnellen 1000-Meter-Bahn in Niedersachsen, mit dem zwölften Platz ist er aus der Titeljagd raus. Während sich Harris und Smolinski um jeden Punkt belauerten, zog der 35-jährige Däne Kenneth Kruse Hansen durch, gewann all seine sechs Läufe inklusive Finale und wurde GP-Sieger. Der zweifache Weltmeister Erik Riss hatte die Veranstalter-Wildcard erhalten und fuhr neben Hansen und Harris direkt in das Grand Final. Dort blieb ihm aber hinter Sieger Hansen, Harris und Smolinski nur Platz 4.

Harris gab in den Vorläufen gegen Hansen, Lukas Fienhage und Riss drei Punkte ab. Smolinski konnte keinen Vorlauf gewinnen und zog mit 15 Punkten in das Last Chance Heat ein. Dort verdrängte der Olchinger in Runde 3 Stephan Katt von Platz 1. Smolinski und der letztes Jahr in Scheeßel so schwer gestürzte „Catman“ zogen ins Finale ein. Hinter ihnen touchierte Fienhage auf der Geraden die Bande, stürzte, und der nachfolgende Jacob Bukhave flog über sein Bike. Beide mussten zur Untersuchung ins Krankenhaus.

Ex-Weltmeister Romano Hummel verfehlte das Finale, Katt (5.) lieferte eine Topleistung ab. Herxheim-Sieger Josef Franc kam auf ganze drei Punkte! „Bomber“ Chris Harris vergrößerte seinen Vorsprung auf Smolinski von 1 auf 3 Punkte. Weiter eine Winzigkeit, denn nach GP 5 in Morizès (02.09.) steigt der WM-Showdown in Mühldorf (17.09.) für den Bayern als Heimspiel. ■

LANGBAHN-WM

Scheeßel (D), 20. August

1.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	20 Pkte.
2.	Chris Harris (GB)	17
3.	Martin Smolinski (D)	15
4.	Erik Riss (D)	18
5.	Stephan Katt (D)	13
6.	Jacob Bukhave (DK)	11
7.	Romano Hummel (NL)	8
8.	Lukas Fienhage (D)	12
9.	Theo Pijper (NL)	8
15.	Jörg Tebbe (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Läufen

1.	Chris Harris	71 Pkte.
2.	Martin Smolinksi	68
3.	Zach Wajtknecht (GB)	53
4.	Lukas Fienhage	47
5.	Kenneth Kruse Hansen	43
6.	Josef Franc	41
7.	Jacob Bukhave	38
11.	Stephan Katt	24
15.	Erik Riss	15
17.	Daniel Spiller	5

Speedway-GP-Challenge Gislaved

Zumindest ein neuer GP-Pilot

Erst nach dem letzten Lauf des GP-Challenge 2024 stand fest, dass es nächstes Jahr mit Szymon Wozniak einen neuen Speedway-GP-Fahrer geben wird. Martin Smolinski wirkte überfordert.

Von: **Andreas Fahldiek**

VELDHUIZEN

Neuer GP-Fahrer: der Pole Szymon Wozniak (l.)

Nur drei Plätze wurden für die nächste GP-Saison in Gislaved vergeben. Erwartungsgemäß platzierten sich Jason Doyle und Martin Vaculik ganz vorn. Erst nachdem Wozniak Lauf 20 gewann, stand fest, dass der ehemalige polnische Meister auch mit dabei sein wird, obwohl er nach seinem schweren Sturz in seinem letzten Liga-Heimrennen noch nicht richtig fit war: „Ich habe 23 Jahre lang wirklich hart gearbeitet, um dies zu erreichen. Mein Ziel ist es jetzt, jede einzelne Minute im GP zu genießen“, so Wozniak nach dem Rennen. Sollten Doyle, Vaculik und Robert Lambert in diesem Jahr in den Top 6 der GP-Serie verbleiben, würden Jan Kvech und Przemyslaw Pawlicki als Nachrücker permanente GP-Fahrer 2024 werden. Kvech wäre der erste tschechische GP-Pilot seit 2008, und Pawlicki würde nach sechs Jahren wieder in den GP zurückkehren. Kvech sicherte sich Platz 5 durch einen sehenswerten Last-Minute-Sieg über Lambert und Andzejs Lebedevs.

Martin Smolinski war der einzige deutsche und mit 38 der älteste Teilnehmer. Er konnte mit seinen Starts allerdings nicht zufrieden sein. Einzig in Lauf 9 ließ der Olchinger sein Können aufblitzen, obwohl er führend in der letzten Runde noch von Lebedevs überholt wurde. ■

SPEEDWAY-WM

GP Challenge, Gislaved (S), 19. August

	Qualifiziert für WM 2024:	
1.	Jason Doyle (AUS)	13+3 Punkte
2.	Martin Vaculik (SK)	13+2
3.	Szymon Wozniak (PL)	12
	Ausgeschieden:	
4.	Robert Lambert (GB)	10
5.	Jan Kvech (CZ)	10
6.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	9
7.	Andzejs Lebedevs (LV)	9
14.	Martin Smolinski (D)	2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WASNER

Viel Verkehr: MXGP-Start mit Sieger Febvre (#3), Renaux (#959), Seewer (#91)

Febvre ist wieder da

Kawasaki-Star Romain Febvre konnte seine Siegesserie nach der Niederlage in Schweden gegen Jeremy Seewer im tiefen Sand von Arnheim bei WM-Lauf Nummer 16 wieder aufnehmen. Das Red Plate bleibt bei Jorge Prado (GasGas), Seewer (Yamaha) erkämpfte sich Platz 3 mit einer Energieleistung. In der MX2-Klasse verpasste Simon Längenfelder (GasGas) diesmal den Tagessieg nur knapp.

Von: **Frank Quatember**

Der große Wermutstropfen war bereits am Samstag die erneute Verletzung von Hollands Superstar Jeffrey Herlings. „The Bullet" wurde im freien Training brutal von der Factory-KTM katapultiert und brach sich ein Schlüsselbein. Heimsieg ade, von Scherzkeks Herlings lässig auf Social Media mit „Oops, I did it again!" kommentiert.

Die zehn Punkte im folgenden Qualirennen holte sich nach großem Kampf Kawasaki-Star Romain Febvre, gefolgt von Local Hero Glenn Coldenhoff (Yamaha) und WM-Leader Jorge Prado.

Von Yamaha abgeworfen

Der Rennsonntag begann wie so oft in diesem Jahr. Blitzstarter Prado drückte als Erster das Vorderrad über die Holeshot-Linie, dahinter machte Febvre energisch Jagd auf Jeremy Seewer. Noch in Runde 1 knackte er den Schweizer, und das bekannte Spiel „Katz und Maus" gegen Erzfeind Prado konnte beginnen. In Runde 9 war es so weit: Der Galizier ließ die Tür einen winzigen Spalt weit offen und den Kawa-Piloten vorbei. Einen Augenblick später, während Team-Manager Antti Pyrhönen im TV-Interview sagte: „Wir haben das erwartet", würgte Febvre den Motor ab und fiel auf Rang 3 zurück. Was für ein Drama!

„Der Track frustriert mich. Ich habe nur Löcher gesehen."

Jorge Prado, WM-Spitzenreiter

In der Schlussphase fand Seewer den zusätzlichen sechsten Gang, und auch Febvre bekam die zweite Luft. Es kam zum Dreikampf um den Sieg. Seewer riskierte alles im Windschatten von Prado und wurde in einer tiefen Wellensektion von der bockigen Yamaha abgeworfen! WM-Spitzenreiter Prado brachte den Sieg ins Ziel, war aber angefressen: „Der Track frustriert mich, ich habe nur Löcher gesehen."

Pech im Sandkrieg

Grund für Frust hatte Prado auch zu Beginn von Lauf 2: Der Titelfavorit hatte keinen guten Start. Ausgerechnet Romain Febvre war beim Holeshot vorn. Der Werks-Kawasaki folgte das Yamaha-Duo Seewer und Renaux. Doch Prado fand eine schnelle Lösung und schlängelte sich in Kurve 3 clever in die Top 5 auf der mittlerweile völlig kaputten Strecke. Pech im Sandkrieg hatte hingegen Maxime Renaux: Der Franzose stach tief ein und flog über den Lenker. Besser machte es Yamaha-Teamkollege Glenn Coldenhoff, der unter dem Jubel der Fans in Runde 7 an Prado vorbei auf Platz 3 flog.

Im Finish kam es zum teaminternen Showdown auf Messers Schneide zwischen Seewer und „The Hoff". Mit dem besseren Ende für Seewer: Der Bülacher rettete sich mit Glück und Geschick ins Ziel und damit hinter Febvre und Prado auf das GP-Podium!

Simon Längenfelder wird langsam, aber sicher zum Sandmann. Der Franke gewann in Lauf 1 nicht nur Holeshot Nummer 7, sondern dominierte das Rennen vom ersten bis zum letzten Meter. „Es war hart nach dem knappen Startsieg, aber ich habe schnell meinen Flow gefunden", rang der von Hitze und Sand gezeichnete Deutsche im Ziel nach Atem.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WASNER

Wieder Holeshot und wieder Laufsieg: Simon Längenfelder

Topfavorit Lucas Coenen ging zu viel Risiko ein, nahm nach wenigen Kurven eine ausgedehnte Sandprobe und erreichte als Sechster das Ziel. Hinter Längenfelder schafften es die KTM-Boys Adamo und Everts auf die Plätze, während sich der angeschlagene Jago Geerts Rang 4 sicherte.

Drama um Tagessieg

Im spannungsgeladenen zweiten Lauf wurde Längenfelder auf der Startgeraden eingeklemmt, und die beiden Belgier Everts und Coenen setzten die Akzente.

Die Führung wechselte nach erneutem Rodeo-Crash des Husky-Piloten, doch Coenen verblüffte seinen Landsmann mit einem sensationellen Ritt auf der Außenspur und fuhr zum Laufsieg.

Um den Tagessieg wurde es dramatisch zwischen Längenfelder, Everts und Coenen. Auf den letzten Metern zeigte Everts Junior unglaublichen Biss, kämpfte Jago Geerts nieder und gewann den GP von Arnheim vor Coenen und Längenfelder. Everts: „Das war am Limit, ich wollte aber unbedingt meinen zweiten GP-Sieg!“ ■

NACHRICHTEN

FISCHEDER UND SYDOW

Beim ersten Enduro-DM-Lauf nach der Sommerpause in Uelsen teilten sich die Sherco-Teamkollegen Luca Fischeder und Jeremy Sydow die Tagessiege. Ein heftiger Sturz am ersten Tag verhinderte einen Doppelerfolg von Sydow, der am zweiten Tag die Führung in der Meisterschaft verteidigte. Mit zwei dritten Plätzen kämpfte sich Edward Hübner noch auf Platz 3 der Meisterschaft vor.

BLÖDORN KNAPP AM PODIUM VORBEI

Der 19-jährige Norick Blödorn verpasste beim Speedway-U19-EM-Finale in Gorzow (PL) das Podium ganz knapp. Der Holsteiner hatte nach 20 Läufen bei zwei Laufsiegen wie der Zweite Damian Ratajczak (PL) und der Dritte Mathias Pollestad (N) 12 Punkte, doch nach neuem Reglement gibt es kein Stechen mehr, Blödorns Konkurrenten hatten je drei Laufsiege. Der Pole Wiktor Przyjemski wurde ungeschlagen Europameister.

Sebastian Kössler (A) wurde Zehnter.

TÖDLICHER UNFALL IN EENRUM

Beim „Masters of Sidecars“ in Eenrum (NL) durchbrach wegen eines technischen Defekts im dritten Lauf das Gespann von Marco Hundsrucker/Florian Niedermaier die Sicherheitsbarriere. Niedermaier erlag noch auf der Bahn seinen Verletzungen. Hundsrucker wurde mit schwersten Verletzungen in eine Klinik gebracht.

JETT LAWRENCE VORZEITIG MEISTER

Mit dem unfassbaren Ergebnis von 20 Siegen in 20 Läufen wurde der Australier Jett Lawrence (Honda) beim vorletzten Rennen der MX-US-Nationals in Budds Creek vorzeitig Meister in der 450-ccm-Klasse. Der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha, 3-9) ist Zweiter, 29 Punkte vor Aaron Plessinger (KTM, 4-3). In der 250er-Klasse siegte erneut Jetts Bruder Hunter Lawrence.

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE/MXGP

Arnheim (NL): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,690 km (= 30,420 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.18,978 min = 51,682 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 4,399 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 16,442 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 31,853 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 37,696 s
6.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 41,573 s
7.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 59,313 s
13.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.52,799 min
14.	Maximilian Spies (D)	KTM	18	+ 1.57,221 min
15.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1 Runde

Arnheim (NL): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	33.53,464 min = 50,863 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 0,987 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 1,866 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 24,691 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 27,809 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 37,166 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 39,251 s
13.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 2.01,640 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	821 Punkte
2.	Romain Febvre	729
3.	Jeremy Seewer	652
4.	Glenn Coldenhoff	600
5.	Ruben Fernandez (E)	542
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	498
7.	Jeffrey Herlings (NL)	456
9.	Valentin Guillod	295
18.	Tom Koch	150
20.	Maximilian Spies	115

1.	GasGas	827 Punkte
2.	Yamaha	807
3.	Kawasaki	745

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE/MX2

Arnheim (NL): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,690 km (= 30,420 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	35.37,472 min = 51,234 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 4,062 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 13,357 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 22,893 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 29,163 s
6.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	18	+ 33,499 s
7.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	18	+ 40,191 s
8.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 43,760 s
15.	Peter König (D)	KTM	17	+ 1 Runde
22.	Jan Krug (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

Arnheim (NL): 20. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	34.13,330 min = 50,371 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 4,503 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 5,663 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 14,156 s
5.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 26,546 s
6.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	17	+ 30,162 s
7.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	17	+ 59,877 s
8.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 1.03,227 min
21.	Jan Krug (D)	Husqvarna	16	+ 1 Runde
28.	Peter König (D)	KTM	0	+ 17 Runden

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	705 Punkte
2.	Liam Everts	633
3.	Jago Geerts	603
4.	Simon Längenfelder	595
5.	Lucas Coenen	511
6.	Kay de Wolf (NL)	501
7.	Roan van de Moosdijk	462
8.	Thibault Benistant (F)	462
20.	Marcel Stauffer (A)	52
23.	Mike Gwerder (CH)	45

1.	Yamaha	819 Punkte
2.	KTM	784
3.	Husqvarna	749

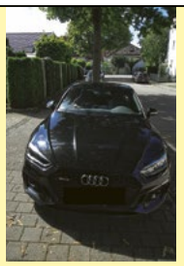
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi



RS5 Coupé, 57000 km, 331 kW (450 PS), schwarz, Klima, 59.900,-€. 2. Hand (Jahreswagen Autohändler), 8-fach bereift, Garantie bis 08/24, Garagenwagen, Spitze 280. MwSt ausweisbar. Helmut Schwarz, 71640 Ludwigsburg, Tel. 0172/8323660

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60696

BMW

118i Advantage, Garagenwagen 29800 km, Tempomat, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 15.990,- €. 72461 Albstadt, 0162/3595860

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60636

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Bugatti

2005/15 Bugatti Veyron 16.4, erste Serie, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

360 Spider, Bj. 9/2003, 9467 km, 294 kW (400 PS), blau Grigio Alloy, 2 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, VB 117.000,- €. O. Weber, 42799 Leichlingen, olli911wtl@yahoo.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 60659

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

1957/71 Ferrari 246 Dino, geringe Laufleistung, 1A Zustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Jaguar

1961/67 Jaguar E-Type Serie 1 Roadster oder Coupé, original oder restauriert. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60663

AMG E 63 S 4M+ T *FINAL-EDITION*-NIGHT*, EZ 05/2023, 3000 km, 450 kW (612 PS), MANUFAKTUR graphitgrau magno, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 169.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Schulstrasse 34, 24866 Schleswig, Tel. 04621/42049995 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60631

BRABUS 930, Basis Mercedes-AMG GT 63 SE, 684 kW (930 PS), 8-Zyl., Hybrid, BRABUS Sonderausstattung, Verbr. komb. 11,9 l/100 km, Stromverbr. 12 (kWh/100 km), CO2 268 g/km, 384.435,- €, MwSt. awb. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60651

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Suche MB 450 SEL 6.9, 1979-1980, SD, ABS, bis 120000 km. Tel. 0151-73067076

BRABUS for Mercedes-Benz EQC 400 4M, 5995 km, 300 kW (408 PS), elektrisch, hightechsilber-met., 120.944,- €, MwSt. awb. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60653

S O F O R T AMG SL55, neu ohne KM und EZ, MwSt., blau, Leder sienabraun, 182.000,– €. Tel. 0172/8667555, info@leaseandrent.net

SLS AMG 6.2 V8 Roadster, 2012, 42.100 km, dt. Fzg., Bestzustand, 176.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60670

2002 CL 63 AMG V12, Eines von nur 29 Ex., erst 27.379 km, sorgsam gepflegt und gewartet. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

TTP Automotive GmbH Turbo Technik Pietz
Porsche Motorüberholung
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

993 S2, 159000 km, 210 kW (286 PS), Schalter, silber, Leder sw., Tel., Klima, SD, SHZ, TÜV 07/2025, KD neu, nur BRD / 20 J. in Besitz, Classic Data 2+, VB 110.000,- €. 75248 Ölbronn, Tel. 07043/907577

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60658

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Porsche 911/992 Carrera, EZ 6/2020, 13350 km, 1. Hand, kaminrot, Volllleder Bi-Color schwarz-bordeauxrot, Bose, PDC, PVTS Plus, Navi u.v.m., 122.222,- €, keine MwSt. Autohaus Wunderlich, Inh. Torsten Wunderlich, Bismarckstr. 18, 12169 Berlin, steglitz@autohaus-wunderlich.de, Tel. 030/7948860 H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen
- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Rolls-Royce

Corniche V, EZ 11/2001, orig. 37.800 km, 242 kW (329 PS), EU-Fzg., Scheckheft, Bestzust., Sonderpreis 129.900,- € Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60672

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 37/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Hayden Paddon kürte sich bei der Barum Rallye Zlin trotz eines Unfalls als erster Nicht-Europäer zum Europameister! Um zur Siegerehrung zu kommen, musste er nach einem Fahrfehler das abgerissene Rad einsammeln und das Auto notdürftig reparieren

Irrwitz Formel 1 stoppen!

Audi beendet Kundensport
MSa 32/2023

Markus Duesmann hat es in nur drei Jahren mit seinen Entscheidungen geschafft, eine 40-jährige Motorsporttradition plattzumachen. Eine Schande für die treue Anhängerschaft von Audi. Nur auf die Formel 1 ab 2026 zu setzen, ist riskant.

Guido Brinkmann
D-59955 Winterberg

Sehr geehrter Herr Blume, lassen Sie es nicht weiter zu, dass die Seele des Audi-Kundensports zu Grabe getragen wird! Stoppen Sie den Irrwitz Formel 1 des Herrn Duesmann! Die Formel 1 interessiert in Deutschland nicht mehr wirklich, aber die Rennen auf der Nordschleife oder in Spa ziehen Hunderttausende in ihren Bann. Das ist Motorsport in Deutschland, in Europa mit weltweitem Interesse und internationaler Beteiligung. Bekennen Sie sich zu einem neuen R8, und Sie werden erleben, dass die Audi-Fans die Siege vom Sonntag in Bestellungen am Montag umsetzen!

Michel Bremer
D-24226 Heikendorf

Enttäuschung zum Jubiläum

Oldtimer-GP Nürburgring
MSa 36/2023

Von ein paar F1-Fahrzeugen aus den 50ern und F2-Fahrzeugen abgesehen, waren ausschließlich Sport- und Tourenwagen sowie drei Can-Am-Fahrzeuge dabei. Kein F1-Fahrzeug der 70er- oder 80er-Jahre oder Sportwagen-Prototypen, wie sie normalerweise anzutreffen sind. Das Unverständnis über das Fehlen merkte man auch anderen Fans an. Sind es doch gerade diese, welche die größte Anziehungskraft ausüben. Auffallend waren auch etliche Freiflächen und manches nur halb volle Fahrzeugzelt. Zum 50-jährigen Jubiläum sollte man anderes erwarten dürfen. Bei den im September stattfindenden Six Hours von Spa, welche in diesem Jahr ihr 30-jähriges Jubiläum feiern, werden alle hier vermissten Serien am Start stehen. Ein Zwei-Tages-Ticket kostet dort fast genau die Hälfte eines Wochenend-Tickets beim Oldtimer-GP.

Michael Ratzel
D-67346 Speyer

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 25. August		
10.05	Formel 2 Zandvoort, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.00	Formel 2 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.45	Formel 1 Zandvoort, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
Samstag, 26. August		
11.15	Formel 1 Zandvoort, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.05	Formel 2 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.55	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	SRF 2
16.45	Supercup Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.55	Supercup Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.00	IndyCar St. Louis, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 27. August		
00.30	NASCAR Cup, Daytona **LIVE**	Sport 1+*
09.50	Formel 2 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.40	Supercup Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
11.50	Supercup Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.10	DRM Saarland-Pfalz Rallye, Highlights	N-TV
12.30	Carrera Cup Lausitzring, Highlights	N-TV
13.00	F1 Zandvoort, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV A**
13.10	DTM Lausitzring, Highlights	N-TV
13.30	F1 Zandvoort, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
14.30	F1 Zandvoort, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF info
18.00	Formel 1 Zandvoort, Rennen (Zus.)	ORF 1
21.00	IMSA-Sportwagen Virginia, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
21.30	IndyCar St. Louis, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.30	DTM-Magazin, Lausitzring	Sport 1
22.00	Formel 1 Zandvoort, Rennen (Zus.)	Sport 1
Montag, 28. August		
00.15	Formel 1 Zandvoort, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Samstag, 26. August		
08.05	Super GT Suzuka, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
10.15	ELMS Aragón, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv
ab 14.00	MX Masters Tensfeld, der Samstag **LIVE**	YouTube
16.00	TCR WT Villa Mercedes, Qualifying **LIVE**	YouTube
18.00	ELMS Aragón, Rennen **LIVE**	motorsport.tv
20.00	TCR WT Villa Mercedes, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 27. August		
07.30	Super GT Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 11.00	MX Masters Tensfeld, der Sonntag **LIVE**	YouTube
17.00	TCR WT Villa Mercedes, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
25./26.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Daytona	USA
26.08.	European Le Mans Series, 4h Aragón	E
26./27.08.	TCR World Tour (Südamerika), Villa Mercedes	RA
26./27.08.	Truck-EM & NASCAR Euro Series, Most	CZ
27.08.	Formel 1/F2, Zandvoort (+ Supercup)	NL
27.08.	IndyCar Series, St. Louis	USA
27.08.	IMSA-Sportwagen, Alton/Virginia	USA
27.08.	Super GT, Suzuka	J
27.08.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB
Motorrad		
26.08.	Speedway-Team-Cup, Berghaupten	D
26./27.08.	Hardenduro-WM, Outliers	CDN
26./27.08.	Motocross/ADAC MX Masters, Tensfeld	D
27.08.	Grasbahnrennen, Berghaupten	D

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Halb Holland empfängt Max Verstappen zum Heimspiel in Zandvoort

INDYCAR

IndyCar: In Madison wartet mal wieder ein Oval-Rennen auf die Indy-Stars

TCR SOUTH AMERICA/HERNÁN CAPA

TCR World Tour: Mit dem Gastspiel in Argentinien beginnt die zweite Halbzeit

SHANNON

Hardenduro-WM: Extremes Gelände wartet im Umland des kanadischen Calgary

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TWENTY YEARS OF THE YOUNGTIMER MAGAZINE STILL DRIFTING

YOUNGTIMER MAGAZINE SINCE 2003

YOUNGTIMER feiert 20. Geburtstag – feiern Sie mit und sichern Sie sich jetzt das aktuelle Heft! Jetzt im Handel oder online unter: motor-klassik.de/youngtimer-20jahre

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.